

PIERRE CHENAL

ultima furtună

PIERRE CHENAL

ULTIMA FURTUNĂ

Pierre Chenal

La última tempestad

La 22 iulie 1971, în extremul sud al Argentinei, o furtună de zăpadă de o extraordinară violență se dezlănțuie cu furie asupra unei vaste întinderi din Patagonia, acoperind în întregime Țara de Foc și evoluînd spre nord pînă la masivul Trelew.

La orele unsprezece, un mic avion bimotor decolează de la Rio Gallegos, îndreptîndu-se spre nord.

La puțin după aceea, din cauza furtunii, avionul pierde orice contact radio cu rețeaua aeronautică argentiniană. Pierde de asemenea posibilitatea de orientare radioelectrică și își continuă zborul în aceste condiții, fără vizibilitate și fără nici un reper de navigație.

După o oră de mers în acest infern, un motor se oprește din cauză că orificiul prizei de aer e complet obturat de gheață.

Toate aeroporturile, pe o rază de mii de kilometri, sînt cu strictețe închise.

Pentru orice echipaj o asemenea situație ar fi însemnat pur și simplu ultimul zbor !... Moartea fără scăpare !

O soartă asemănătoare îi aștepta și pe cei doi piloți, singurii ocupanți ai aparatului ; scurtul răgaz care urmează după oprirea iremediabilă a motorului înseamnă de fapt ultimele lor clipe de viață. Știu că nu le-a mai rămas nici o posibilitate de scăpare.

Și totuși, de-a lungul a trei mii șase sute de secunde, fiecare din ele durînd cît o eternitate, ei luptă cînd cu dis-

perare, cînd cu stăpînire de sine rece, cu înverşunare uneori, alteori cu slabe licăriri de speranţă, care se sting repede. Luptă cu gesturi mecanice, de automat împotriva soartei care înseamnă moartea pilotului.

În timpul celor trei mii şase sute de secunde ei trăiesc literalmente această moarte, care i-a tot ameninţat de-a lungul anilor şi a cărei prezenţă o simt acum chiar în interiorul carlingii.

Un complex de împrejurări ciudate şi de manevre extrem de precise îi readuc în cele din urmă pe pămînt, teferi şi sănătoşi, după ce au trăit o adevărată agonie şi au îndurat chinuri nemaipomenite.

Această experienţă extraordinară este absolut adevărată, pînă în cele mai mici amănunte.

Există în vocabularul fiecărei limbi un cuvînt înspăimîntător și temut, pe care orice om încearcă s-l uite cît trăiește.

Totuși, mai devreme sau mai tîrziu, omul trebuie să înfrunte acest cuvînt teribil care se scrie *moarte* și înseamnă pur și simplu sfîrșitul vieții.

Îmi amintesc perfect de prima mea întîlnire cu „cuvîntul".

Aveam aproape opt ani și bunicul meu murise, departe de noi, mult prea departe ca tata să poată ajunge la timp la înmormîntare.

Tata deci n-a mai plecat ; a rămas acasă, în sătucul din estul Franței, unde trăiam, și ne-a spus simplu : „Copii... bunicul a murit..."

Apoi a adăugat : „Bunicul era... era tatăl meu !... Astăzi vreau să mă gîndesc la tatăl meu !..."

O liniște mormîntală urmă acestor cuvinte, iar eu nu l-am mai văzut pe tata toată ziua. A fost o zi groaznic de lungă și de grea. În capul meu de copil, pe măsură ce orele se scurgeau, cuvîntul „moarte" se repeta neostoit. Era ceva ce nu înțelegeam prea bine și nici nu voiam să înțeleg.

Cele cîteva cuvinte pe care le rostise tatăl meu s-au întipărit puternic în întreaga mea ființă : „Bunicul... Era tatăl meu !... Astăzi vreau să mă gîndesc la tatăl meu !...".

Înspre seară, cînd s-a întors acasă, ne-a strîns în jurul lui pe toți, și ne-a vorbit despre tot felul de alte lucruri, mai blînd ca de obicei și cu mai multă căldură.

Nimeni nu l-a întrebat nimic despre bunicul. Iar eu încercam o senzație ciudată și nedeslușită. Înțelesesem că ceva foarte important se frînsese în familia noastră.

De-a lungul multor ani, mai tîrziu, îmi aminteam mereu aceste cuvinte, dîndu-mi seama că în cele din urmă, odată și odată, va sosi și clipa cînd va trebui să le spun copiilor mei :

„...Copii... Bunicul a murit... Bunicul... era tatăl meu !..."

Și voi dispărea și eu, o zi întreagă, pentru a vărsa șiroaie de lacrimi, ascuns undeva de copiii mei.

Indiscutabil că un pilot se gîndește deseori la moarte, mult mai des, în orice caz, decît majoritatea oamenilor.

Îmi amintesc că în primii mei ani de activitate în aviația militară, ideea morții iminente, sau măcar posibile, mă bîntuia totdeauna cînd decolam, timp de cîteva secunde, în momentul în care acționam maneta care dezlănțuia cei două mii de cai putere ai motorului ce simțeam că mă smulge de pe sol și de care aveam să depind de atunci înainte.

Mai tîrziu, în aviația de transport, imaginea morții se furișa uneori în mintea mea, dar într-un alt fel și în cu totul alte împrejurări : mai cu seamă în momentul cînd intram într-o masă de nori, sau cînd constatam o avarie la aparatele de bord.

Cred că toți piloții au trăit asemenea senzații, într-un mod mai mult sau mai puțin acut — de la caz la caz — și că cei mai mulți au reușit, datorită experienței și anilor, să înlăture această umbră temută.

Relatarea care urmează se referă la o întîmplare care ocupă un loc cu totul aparte în cariera mea de pilot. Este

istoria a şaizeci de minute tragice, gravate în mine pentru totdeauna, şi pe care doresc să nu le mai retrăiască nici un alt pilot.

Decolasem din Ezeiza, la 16 iulie 1971, la bord numai eu şi pilotul secund, Pedro Alcob. Scopul călătoriei noastre era să ajungem pînă seara la Rio Gallegos — două mii două sute de kilometrii în sud — astfel că a doua zi dimineaţa avionul nostru să poată fi pus la dispoziţia unui grup de ingineri ai companiei care urma să-l folosească, plecînd din acest punct, într-o serie de călătorii în Ţara de Foc.

Hotărîsem să împart distanţa în două şi să fac escală la Trelew ca să alimentez avionul. În acest fel ne asiguram o bună marjă de siguranţă în privinţa carburantului fără să mai fim nevoiţi să reducem puterea motoarelor.

Această primă parte a misiunii noastre s-a desfăşurat absolut normal. Nici un fel de tulburări atmosferice. Vînt aproape deloc. Se părea că este, într-adevăr, un zbor excepţional, cu totul deosebit sub aspectul condiţiilor meteorologice, iar noi ne-am putut permite luxul de a ne pierde puţin timp în barul aeroportului Trelew.

Ne-am reluat apoi drumul spre sud, către Rio Gallegos, unde am ajuns, zburînd normal, pe la orele cinci după-amiază.

De la Comodoro, am avut surpriza să vedem, desfăşurîndu-se în faţa noastră, cît cuprindeam cu privirea, un peisaj destul de neobişnuit. Patagonia, care în mod obişnuit arată dezolant, pustie, fără un copac şi, practic, fără cea mai neînsemnată urmă de viaţă, se întindea acum sub aripile avionului nostru ascunsă sub un strat gros de zăpadă, ce se pierdea departe, dincolo de orizont. Spre est însă, imensa întindere albă se sfîrşea brusc, parcă tăiată pe coasta Atlanticului.

Cînd am sosit la Rio Gallegos, turnul de control ne-a prevenit că o mare parte din pistă era îngheţată şi că trebuia să fim atenţia la pojghiţa alunecoasă de polei în timpul aterizării.

Această circumstanţă putea să prezinte unele pericole pentru un alt tip de avion ; pentru al nostru însă nu avea nici o importanţă deoarece se comporta bine în orice situaţie. Am ajuns la parcare fără nici o dificultate.

Înainte de a coborî, a trebuit să îmbrăcăm, peste hainele ce ni le puseserăm la Buenos Aires, încă două pulovere de lînă şi un pardesiu. Bine încotoşmănaţi amîndoi — erau cinci grade sub zero — am petrecut o oră şi jumătate verificînd avionul şi, bineînţeles, făcîndu-i plinul. N-am uitat să acoperim orificiul din faţa radiatoarelor de ulei, dîndu-ne seama că, fără îndoială, frigul avea să se înteţească în timpul nopţii, şi de asemenea, am pus nelipsitele „dopuri" de protecţie la prizele de aer ale motoarelor.

Mai tîrziu, în cursul serii, am luat contact cu biroul firmei şi cu inginerul Victor Grijalva, tot de la companie, care a doua zi urma să fie pasagerul nostru. Am stabilit împreună că vom pleca dimineaţă la ora nouă...

La plecare n-am avut nici o problemă. Motoarele au pornit fără dificultate, timpul era minunat şi am decolat la ora fixată.

Unicul nostru pasager, inginerul Grijalva, era un om foarte politicos, puţin cam distant, dar amabil cu toată lumea. Alcob îi oferi o cafea şi schimbă cu el cîteva vorbe în legătură cu peisajul pe care îl admiram.

Într-adevăr, în ziua aceea, peisajul era de o frumuseţe excepţională. Se părea că în timpul nopţii ninsese iarăşi. Un strat foarte gros de zăpadă acoperea acum întreaga Patagonie.

Am zburat numai treisprezece minute pe deasupra teritoriului argentinian, apoi am trecut frontiera chiliană — punct de control obligatoriu. Alcob a schimbat frecvenţa emiţătorului pe 126,7 pentru a intra în contact cu centrul de dirijare de la Punta Arenas...

Se pare că în zonă nu mai zbura nici un alt avion şi am primit autorizaţia de a intra direct pe pista principală. Aşadar, la patruzeci de minute, aproximativ, după ce părăsiserăm Rio Gallegos, roţile aparatului nostru atingeau zăpada care acoperea toate pistele marelui aeroport chilian.

De îndată ce am intrat în sala de aşteptare principală, am fost întîmpinaţi de d-l, Jean Piger, inginer al companiei, însărcinat cu supravegherea tuturor lucrărilor ce se executau în Chile.

Scund, cu un început de burtă, cu faţa rotundă, d-l Piger gesticula mereu în timp ce ne ura bun venit şi îşi exprima satisfacţia. că ne întîlneşte. În ziua aceea era deosebit de mulţumit : ajunsese la aeroport la data şi ora comunicate, cu o săptămînă în urmă, de biroul din Buenos Aires, găsindu-l şi pe inginerul Grijalva şi avionul, aşa cum fusese anunţat ; sincronizarea era absolut perfectă.

Odată terminate formalităţile de tranzit, ne-am îndreptat cu toţii spre avion, însoţiţi, bineînţeles, de d-l Piger. Eram de acum înainte la dispoziţia sa, urmînd să zburăm pe traseele stabilite de el. D-l Piger tocmai hotărîse să se ducă la Cerro Sombrero, care era unul dintre cele mai importante centre petrolifere din Ţara de Foc chiliană.

Nici de data aceasta nu sufla vîntul. Era într-adevăr o vreme excepţională pentru această regiune. Nu se vedea nici un nor. Am traversat strîmtoarea Magellan pe nesimţite, la o altitudine de numai trei mii de picioare, şi după douăzeci şi cinci de minute de zbor extrem de liniştit,

care-l surprinsese foarte mult pe d-l Piger, am aterizat la Cerro Sombrero... Ne aşteptau două maşini, aliniate lîngă îngrăditura din imediata apropiere a barăcii care servea în acelaşi timp ca turn de control şi ca sală de aşteptare. Un tînăr inginer canadian ne-a primit timid, făcînd temenele în faţa şefului său, d-l Piger, şi în faţa acestui nou venit, d-l Grijalva, pe care nu-l cunoştea. Apoi micul nostru grup s-a împărţit în două şi ne-am îndreptat spre cantonamentul petroliştilor.

Unul din obiectivele călătoriei era un fel de verificare a instalaţiilor şi utilajelor pe care compania le avea în Ţara de Foc. Această sarcină îi revenea inginerului Grijalva care, după un an petrecut în birourile din Buenos Aires, tocmai fusese promovat ca responsabil al întregii activităţi pe care firma o desfăşura în Patagonia...

În cursul după-amiezii ne-am reîntors la Punta Arenas; de data aceasta cu un singur pasager, d-l Piger. El hotărîse ca inginerul Grijalva să mai rămînă în Ţara de Foc ca să-şi termine treburile. Avionul urma să se întoarcă să-l ia, după ce-şi va fi încheiat misiunea.

Ajunşi la Punta Arenas, copilotului meu Pedro Alcob şi mie ni s-a dat „liber", inclusiv pentru a doua zi, care era duminică 18 iulie 1971.

Misiunea noastră s-a desfăşurat apoi aşa cum fusese planificată şi, luni, dis-de-dimineaţă, am pornit din nou spre Ţara de Foc — spre Sombrero şi pista sa acoperită cu polei.

După aterizare nu ne-am pierdut deloc timpul, nici n-a fost măcar nevoie să oprim motoarele, fiindcă inginerul Grijalva era acolo, aşteptîndu-ne fericit că poate să scape de această tristă Ţară de Foc, graţie aparatului nostru.

Aşadar, fără să zăbovim, am făcut cale întoarsă spre Punta Arenas, unde am şi luat dejunul. A trebuit apoi să

facem obişnuitul pelerinaj pe la autorităţile vamale, să procedăm la revizia aparatului, să umplem rezervoarele de benzină să completăm formularele internaţionale...

Am decolat, în sfîrşit, de la Punta Arenas numai cu inginerul Grijalva la bord, nu înainte de a ne lua rămas bun de la d-l Piger, care părea tot atît de fericit că ne vede plecînd, pe cît fusese de încîntat de sosirea noastră. Misiunea noastră în Chile se terminase.

După patruzeci de minute de zbor am ajuns la Rio Gallegos. Timpul continua să fie nesperat de frumos : lipseau cu desăvîrşire formidabilele turbulenţe obişnuite prin această zonă.

Conform planului, inginerul Grijalva avea să fie ocupat cu diverse treburi toată după-amiaza, aşa că noi urma să rămînem şi peste noapte la Rio Gallegos.

A doua zi dimineaţa, aparatul era gata de zbor ; iar la ora nouă şi cincisprezece minute au sosit pasagerii, adică inginerul Grijalva, inginerul Desmedt cu soţia şi inginerul Santiso, care au şi urcat în avion. Patru persoane de data aceasta.

Destinaţia noastră era acum Rio Grande, în Ţara de Foc argentiniană, la aproape două sute de kilometri de Rio Gallegos.

A fost, de asemenea, o călătorie fără probleme, cu excepţia ultimei etape, de circa o sută de kilometri, pe parcursul căreia, din cauza formaţiilor de nori, am fost obligaţi de mai multe ori să schimbăm altitudinea.

În timpul zborului prin astfel de nori, se producea o pojghiţă de gheaţă cristalină pe toată lungimea bordurilor de atac, adică pe aripi şi elici, şi pe partea frontală a aparatului. Noi, piloţii, eram puşi într-o situaţie foarte neplăcută, din cauza sistemului de dejivrare a parbrizului cu aer cald — care ne obliga să suportăm, în cabină, o

temperatură extrem de ridicată, deoarece două jeturi de aer supraîncălzit erau proiectate pe plexiglasul din fața noastră. Era un adevărat chin să respiri această atmosferă insuportabilă care ne izbea drept în față. Dar, mă rog, asta era situația. Dispozitivul de dejivrare topea treptat stratul de gheață depus pe parbriz, practicînd două ferestruici semicirculare, care, oricum, ne mai permiteau să vedem cîte ceva în fața aparatului.

Am aterizat fără neplăceri, deoarece cantitatea de gheață depusă pe aripile avionului era relativ mică și nu stînjenea manevrele...

Pasagerii noștri au plecat imediat la treburile lor, iar Alcob și cu mine am rămas la aeroport. Ne-am petrecut cea mai mare parte din zi verificînd și reparînd ansamblul sistemului de dejivrare pneumatică, grație căruia erau protejate aripile și profundorul de atacul unuia dintre cei mai temuți dușmani ai aviației — jivrajul. Acest dușman își făcuse apariția în cursul ultimului zbor, o apariție timidă, este adevărat, dar pe care noi am luat-o drept un avertisment. Împotriva acestui inamic dispuneam de cîteva arme, destul de precare și incomplete, dar care ne permiteau întrucîtva să susținem lupta în caz de nevoie. Datoria noastră cea mai imperioasă era acum de a menține aceste elemente vitale în cele mai bune condiții...

A doua zi dis-de-dimineață, cu o oră și jumătate înainte de plecare, o camionetă a venit să ne ia de la hotel pentru a ne duce la aeroport. Termometrul coborîse la 15° sub zero în timpul nopții și, după cîte ne-am dat seama, conducătorul grupului nostru voia să fie sigur că plecarea va avea loc la timpul stabilit.

Pornirea motoarelor în condițiile unei temperaturi extrem de scăzute este o treabă serioasă și primejdioasă, mai ales pentru un avion care a stat afară, supus intemperiilor,

şi care nu dispunea de un sistem auxiliar, cum ar fi, de exemplu, un grup auxiliar de încălzire şi de pornire „la rece".

Pasagerii ignorau însă cu desăvîrşire aceste amănunte ale meseriei noastre, ca şi teribila nelinişte care ne cuprindea datorită lor. Dar, chiar şi în cele mai dificile împrejurări, la sosirea lor pe aeroport, aparatul era totdeauna încălzit şi gata de zbor...

Am făcut planul de zbor, indicînd ca de obicei o altitudine de croazieră relativ joasă pentru noi — doar şase mii de picioare — pentru că era vorba de un drum destul de scurt, şi am plecat spre Rio Gallegos.

Situaţia meteorologică se schimbase considerabil, cu o rapiditate caracteristică pentru Ţara de Foc şi pentru sudul Patagoniei. Zilele anterioare, însorite şi de un calm uimitor, de la Punta Arenas şi Sombrero păreau de domeniul unui trecut foarte îndepărtat. Cerul era cenuşiu, opac, acoperit de nori întunecaţi...

După treizeci de minute de zbor, am atins cercul celor cincizeci de mile nautice, care delimitau spaţiul aerian controlat de Rio Gallegos. Ni s-a dat atunci ordin să coborîm la cinci mii de picioare şi să menţinem această altitudine pînă la verticala radiofarului principal. După cît se pare, această măsură era motivată de intrarea, în aceeaşi arie terminală, a unui Boeing 737, venind dinspre nord, şi care era pe punctul de a-şi începe manevrele de apropiere cu ajutorul instrumentelor.

Începînd din acel moment, deci cu aproximativ zece minute înainte de a ajunge la verticala radiofarului, bordul de atac al aripilor, al parbrizului şi elicelor a început să se acopere rapid cu o pojghiţă de gheaţă aproape transparentă, după toate aparenţele foarte dură, care se întin-

dea mai peste tot, din ce în ce mai tenace, crescînd mereu în grosime pe msăură ce ne apropiam de destinaţie.

Cîteva minute mai tîrziu l-am auzit pe comandantul Boieng-ului anunţînd pe frecvenţa de apropiere : „Plafon de zbor — trei mii de picioare !..."

Cuvîntele colegului nostru produseră imediat o bruscă şi radicală schimbare a tensiunii interioare. Într-adevăr, înălţimea de trei mii de picioare presupunea o situaţie meteorologică acceptabilă, care nu provocase niciodată dificultăţi nimănui.

Un detaliu mă surprinsese totuşi : pilotul Boeing-ului cerea autorizaţia de a continua coborîrea folosind „ILS"-ul, pînă cînd va ieşi „là vedere" pentru a ateriza pe pista orientală la 070 grade.

Pentru cei care nu sînt familiarizaţi cu termenii aeronauticii, voi explica succint că „ILS"-ul este un sistem de ghidaj electronic, instalat pe majoritatea aeroporturilor moderne, prevăzut cu două staţii de emisie, care transmit continuu un fel de prelungire electronică atît a axei pistei, cît şi a pantei optime „de coborîre" valabile pentru pista respectivă. La bordul avionului, pilotul „citeşte" pe radar indicaţiile recepţionate de un aparat special conceput, ale cărui două ace indică permanent poziţia avionului în raport cu axa aterizării precum şi devierile (plus sau minus) faţă de panta normală de coborîre.

La Rio Gallegos, însă, „ILS"-ul era instalat într-un sens care contravenea logicii şi nu permitea o utilizare raţională a avantajelor ce în mod normal le oferea. Într-adevăr, cu toate că aparatul te ghida perfect către axa pistei, cînd vremea era urîtă, el nu-ţi permitea să aterizeiz imediat, deoarece, automat, cînd ieşeai din ghidajul electronic, te trezeai inevitabil cu un puternic vînt în spate care interzicea orice tentativă de aterizare. Era exact situaţia de

acum, iar acest vînt era de ordinul a cincizeci de noduri pe oră.

Colegul meu de pe Boeing continua să-şi amîne apropierea. Trecuseră de-acum cincisprezece minute de cînd noi ne aşteptam rîndul, cu stoicism, învîntindu-se la cinci mii de picioare, la plafonul de aşteptare, fără să vedem nimic, cu aparatul acoperit de gheaţă.

În această situaţie am fost de mai multe ori tentat să-i cer acestui pilot să se grăbească puţin, dar am reuşit totuşi să mă stăpînesc şi să-mi aştept rîndul fără să obiectez. În sfîrşit am primit aprobarea să începem procedura de apropiere cu ajutorul instrumentelor şi folosind „ILS"-ul. Zborul de apropiere şi coborîre începură — mai e nevoie s-o spun ? — fără nici o întîrziere, cu trenul de aterizare scos şi „flapsurile" (voleţii de curbură) scoase, pentru a pierde înălţimea cît mai repede posibil şi pentru a ieşi din zona de jivraj.

La aproximativ trei mii de picioare, am ieşit din formaţia de nori, pătrunzînd într-o zonă de semi-vizibilitate. Apoi am primit autorizaţia de a renunţa la orice alte proceduri care, într-adevăr, nu-şi aveau rostul în ziua aceea — decît pentru echipajele plătite cu ora — şi am îndreptat aparatul spre pista de serviciu uitîndu-mă, în acelaşi timp, după celălalt avion, după Boeing-ul care, nu-mi explicam de ce, încă nu aterizase.

Conform planului stabilit, doi dintre pasagerii noştri urmau să coboare la Rio Gallegos, iar noi trebuia să ne continuăm drumul cu ceilalţi pînă la Comodoro Rivadavia pentru ca de acolo să plecăm, Alcob şi cu mine, la Buenos Aires.

Timpul era foarte prost pe tot traseul Rio Gallegos — Comodoro Rivadavia. Micile aeroporturi care, eventual, ar fi putut să ne fie de folos ca piste de ajutor, în

caz de nevoie, erau, toate, afectate de vreme rea generalizată pe o întindere extrem de vastă. Aşa că fără nici o ezitare, am hotărît să amîn călătoria pentru a doua zi. Cei doi pasageri ai noştri au acceptat cu multă înţelegere situaţia, iar ceva mai tîrziu au avut şansa să găsească două locuri pe un „jet" de linie, care pleca spre seară.

Pentru un avion cu reacţie de tipul Boeing-737 evident că probleme cum ar fi givrajul nu se pun, iar pentru un astfel de aparat zborul în asemenea condiţii nu prezintă dificultăţi serioase.

Oricum, partea principală a misiunii noastre era încheiată şi întoarcerea nu era deloc urgentă. Am petrecut, deci, noaptea la Rio Gallegos.

A doua zi, în zori, eram din nou pe aeroport, gata de plecare, singuri, fără pasageri şi fără nici o încărcătură, avînd ca unic obiectiv întoarcerea la Buenos Aires, fără obligaţia de a ateriza la Comodoro Rivadavia. În aceste condiţii, şi, mai ales pentru că zburam cu aparatul gol, lucrurile luau un cu totul alt aspect. Călătoria, care înainte prezenta, poate, un anume risc, devenea acum categoric mai uşoară.

De la Rio Gallegos la Trelew erau aproximativ 1 000 km. În acea zi deci, însemna că ne aşteptau o mie de kilometri de vreme urîtă, de vreme foarte urîtă. Dar zborul era realizabil deoarece la Trelew erau condiţii meteorologice acceptabile. În plus, chiar punînd răul înainte, presupunînd că Trelew se „închidea", autonomia de zbor a avionului ne permitea să ajungem la Viedma — trei sute de kilometri mai spre nord — în zona de timp frumos.

Acest zbor prezenta totuşi un risc destul de mare dacă ne gîndeam la aeroporturile disponibile, ca alternativă, în caz de complicaţii neprevăzute, sau a unei defecţiuni teh-

nice. Vremea urîtă acoperea o imensă întindere, de la Țara de Foc pînă la jumătatea teritoriului argentinian. Pe toată lungimea acestui traseu, pe care trebuia să-l înfruntăm, aeroporturile și pistele, pe care le-am fi putut folosi în cazuri extreme, erau închise. În plus, punctul nostru de plecare, Rio Gallegos, se găsea sub limita meteorologică minimă permisă pentru aterizarea prin procedeul „ILS" și era interzis tuturor operațiunilor, cu excepția decolărilor spre nord a avioanelor care dispuneau de suficientă autonomie ca să treacă peste zona de timp nefavorabil.

Situația era deci extrem de serioasă. Mi-a trebuit destul timp pînă m-am hotărît să plec și, înainte de a porni, am așteptat primul mesaj al unui avion de transport, care tocmai decolase, îndreptîndu-se spre nord.

Informația vitală care mă interesa, și care a fost cerută acestui aparat, se referea la altitudinea straturilor superioare ale norilor. Am recepționat informația că la șase mii de picioare cerul era complet degajat, deși vremea se menținea proastă, și că, totuși, pe parcurs nu s-au întîlnit formațiuni de gheață.

Deși masa de nori se afla la o altitudine relativ joasă, nu prezenta nici un pericol pentru un zbor de lungă durată, mai ales pentru noi, care eram obișnuiți să zburăm la înălțimi de douăsprezece sau treisprezece mii de picioare. Zborul era, deci, nu numai realizabil, ci și relativ ușor : noi am mai trecut de sute de ori prin situații asemănătoare, ba chiar prin altele și mai dificile. Iată de ce, fără să mai șovăim, ne-am decis să plecăm.

Am întocmit planul de zbor, estimînd că viteza vîntului din față este în mod constant de cinci noduri pe tot parcursul drumului... Am fost nevoit prin urmare să corectez

foaia de navigație, care era dinainte tipărită și prevedea o viteză de croazieră net superioară.

Am luat apoi un pachet de sanviciuri, două termosuri cu apă fierbinte, cîteva sticle de Coca-Cola. Totul era în ordine. La ora unsprezece și zece minute, ora locală, eram gata de decolare. Plafonul era la aproximativ cincizeci de metri, ploua continuu și violent, ceea ce reducea considerabil vizibilitatea. Vîntul sufla foarte puternic și cîteva rafale atinseseră o sută de kilometri pe oră. Situația nu era deloc neobișnuită pentru Rio Gallegos, unde, în mod curent, în anumite perioade ale anului se dezlănțuia un vînt cu o viteză mult superioară, care uneori chiar depășea două sute de kilometri pe oră. Anormală era, în ziua aceea, direcția din care sufla vîntul, practic dintr-o direcție opusă celei obișnuite.

Nici Alcob, nici eu nu aveam însă motive să fim excesiv de îngrijorați. Ne-am cîntărit toate șansele, pînă la cele mai mici amănunte ; aparatul nostru era vechi, desigur, avea mai bine de zece ani, dar era într-o stare perfectă și era dotat cu aparatură radioelectrică de o calitate excepțională. Aparatura noastră făcea parte din categoria sistemelor utilizate de marile avioane de linie, și, în multe cazuri, mai cu seamă aparatele noastre de radio, s-au dovedit a fi superioare.

Cele două motoare ale avionului funcționau bine și știam că sînt într-o stare excelentă, cu o mică excepție : motorul drept începuse să consume ulei. Dar nu era nimic grav. Pe de altă parte, cum noi înșine făceam toate reparațiile și lucrările de întreținere, știam exact în ce măsură puteam să ne încredem în aparatul nostru. Posibilitatea unei pane — chiar dacă nu o excludeam complet — ni se părea extrem de improbabilă, pentru a nu

spune : inexistentă. De cînd a ieșit din uzină, avionul nostru nu avusese nici o pană de motor.

Cît despre timp, ei bine, ne-am descurcat noi în situații și mai grele !...

Îmi amintesc, totuși, de o remarcă pe care o făcusem, discutînd cu Alcob, pentru a-i prezenta dificultățile zborului și, în același timp, pentru a obține un fel de aprobare finală din partea copilotului meu înainte de plecare. Eram exact înainte de decolare, la capătul pistei, cu vîntul din față, în clipa aceea cînd orice pilot cîntărește pentru ultima oară o serie de factori, în special starea timpului și starea aparatului, rezervele etc... înainte de a împinge spre tabloul de bord maneta de gaze.

„Que la perce, Alcob, una plantada de motor, una dia como hoy ?..."

Ceea ce, aproximativ, însemna : „Ce părere ai Alcob, de o pană de motor pe o zi ca asta ?..." Întrebarea, subînțeleasă, era, evident : „N-ar fi un lucru îngrozitor să zbori cu o elice blocată și să dibuiești un drum pentru a ajunge undeva pe un asemenea timp ?..."

„Seria mucha mala suerte que nos toque justamente hoi a nostros !" — mi-a răspuns el glumind în timp ce avionul rula cu toată viteza pe pistă, împroșcînd jerbe de apă în toate părțile. Răspunsul copilotului însemna pentru mine : „Nu-ți fă griji în privința mea, nu mi-e frică!..."

Dar, într-adevăr, așa cum subliniase Alcob, ar fi însemnat să avem parte de culmea ghinionului ca să ni se întîmple o asemenea nenorocire, tocmai într-o zi ca aceea.

O ploaie torențială, amestec de apă și zăpadă, pulverizată de un vînt de aproape o sută de kilometri pe oră, lovea parbrizul, reducînd considerabil vizibilitatea.

Treizeci de secunde am menținut aparatul în zbor razant, paralel cu pista, în timp ce aruncam o ultimă pri-

vire asupra principalelor instrumente. Alcob le controla odată cu mine. Era o procedură de rutină pe vreme foarte proastă sau în situaţii critice.

La bord totul era în ordine. Presiunile, temperaturile, toate instrumentele pe care le consultam indicau o funcţionare corectă, normală. Cu hotărîre atunci, dar încet şi progresiv, am tras de manşă. Avionul se ridică imediat în bezna zborului dirijat cu aparate, iar noi pierdurăm contactul vizual şi... fizic cu solul.

O viteză ascensională de o mie cinci sute de picioare pe minut ; motoarele bine reglate la puterea normală de urcare. Totul era în regulă. Radiocompasurile, cele două receptoare „VOR“ şi ILS“ erau sincronizate pe frecvenţele corespunzătoare balizelor şi radiofarului din Rio Gallegos, gata să fie imediat folosite, de îndată ce o avarie oarecare ne-ar fi obligat să ne reîntoarcem la punctul de plecare. Alcob ţinea în mînă planul de zbor cu elementele de apropiere şi de aterizare instrumentală, gata pentru orice eventualitate. Era încă un procedeu şi o precauţie în plus, la care făceam apel în situaţii delicate.

Pe măsură ce ne continuam ascensiunea, primele măsuri de prevedere îşi pierdeau progresiv importanţa. De acum înainte ne interesa să stabilim o orientare cît mai corectă cu putinţă. Pentru asta dispunem de un „Monitor de Zbor“ care, branşat la unul din „VOR“-uri, măsura şi calcula deriva, astfel încît să avem o direcţie de ieşire corectă.

După vreo şase minute de zbor ne aflam deasupra stratului de nori, la zece mii de picioare, adică la altitudinea pe care o cerusem încă de la început în planul meu de zbor. După alte cîteva minute mi-am schimbat, totuşi, părerea şi am cerut turnului de control autorizaţia de a urca pînă la douăsprezece mii de picioare şi de a menţine

această altitudine pe tot traseul ; am primit imediat aprobarea.

Speram, urcînd cele două mii de picioare în plus, să prind unul din acei faimoşi curenţi de vînt din sud-vest, foarte frecvenţi în Patagonia la această altitudine. Ştiam, din experienţă, că atunci cînd acest vînt suflă, într-adevăr suflă foarte, foarte puternic.

Menţinîndu-mă la douăsprezece mii de picioare, îmi concentram toată atenţia, în primul rînd, asupra reglării motoarelor la regimul de croazieră. Alesesem pentru acest zbor regimul economic de 55% din puterea maximă. Acest reglaj reducea efortul motoarelor, ceea ce diminua considerabil posibilitatea unei defecţiuni mecanice, asigurînd, în plus, o foarte serioasă creştere a autonomiei, fără pierdere de viteză apreciabilă.

Apoi m-am ocupat de menţinerea direcţiei, de corecţiile necesare, de deriva care trebuia aplicată etc...

Nu ştiam prea bine cum să interpretez indicaţiile Monitorului de Zbor. Într-adevăr, în timpul urcării, acesta îmi indicase o puternică derivă spre vest, apoi deriva s-a redus, iar acum mi se părea că ne abatem uşor spre est. Eu însă nu eram deloc sigur de indicaţiile acestui instrument şi nu îndrăzneam să mă pronunţ definitiv în favoarea unei corecţii, nici într-o direcţie nici în cealaltă.

Zadarnic m-am concentrat asupra citirii principalului instrument de navigaţie, deoarece indicaţiile, oarecum eronate, nu mi-au permis să determin deriva cu exactitate şi, cu atît mai puţin, să calculez viteza noastră reală. Era puţin neplăcut, dar nu alarmant, fiindcă la punctul cel mai apropiat de survol, Santa Cruz, problema putea fi repede elucidată. Trebuia, aşadar, să avem răbdare şi să aşteptăm pînă trecem peste Santa Cruz pentru a putea cunoaşte cu

exactitate viteza de zbor. Un radiocompas a fost, deci, acordat pe 245 kilociclii, iar noi aşteptam liniştiţi.

A trebuit apoi să cobor antena suspendată a emiţătorului de înaltă frecvenţă şi să o reglez pe cristalul corespunzător drumului aerian pe care îl urmam.

Chiar în clipa aceea, turnul de control de la Rio Gallegos mi-a cerut ora estimativă a ieşirii noastre din aria terminală. Această estimare fusese încă dinainte calculată, dar fără mare convingere, şi am transmis-o imediat, la fel ca şi ora probabilă a trecerii noastre peste Santa Cruz. Apoi turnul mi-a dat ordin să trec pe frecvenţa de drum de 10 081 kcs. şi să intru în legătură cu „Comodoro Control" care, din momentul acela, devenea superiorul meu absolut şi căruia trebuia să-i raportez periodic despre desfăşurarea zborului, comunicîndu-i orele de trecere peste diferitele puncte de reper ale traseului, altitudinea etc...

Datorită faptului că de ani de zile am avut întotdeauna enorme dificultăţi cînd a trebuit să comunicăm pe această frecvenţă, la distanţe mai mici de o mie de kilometri, am socotit necesar să insist ca operatorul din Rio Gallegos să solicite celor de la Comodoro să accepte frecvenţa secundară, de 5 547 kcs, care se adapta mult mai bine acestui drum. Era vorba de veşnica problemă de care ne izbeam cînd aveam de-a face cu operatori noi în meserie, mai puţin pregătiţi în tehnica dirijării.

A urmat apoi turnul de control de la Santa Cruz, care-mi cerea poziţia şi alte date. Am comunicat totul fără inconveniente. Am trecut apoi selectorul de emisie pe VHF (înaltă frecvenţă) pentru a intra în contact cu Comodoro Control. Inutil. N-am primit nici un răspuns. Am schimbat din nou frecvenţa, repetînd apelul, dar fără nici un rezultat. Nimic. Absolut nimic, decît un adevărat infern de descărcări statice pe ambele benzi.

S-a terminat de mult cu zborul confortabil pe deasupra norilor. Dulcea iluzie ce ne-o făcuserăm la început, cînd am crezut că vom putea zbura pe fondul unui frumos cer albastru, dincolo de nori, mîngîiați de razele soarelui, a durat doar cît un vis. După vreo zece minute s-a schimbat totul. Am intrat din nou în bezna zborului instrumental. Trecuseră patruzeci de minute fără vizibilitate și fără să mai avem nici un punct de referință.

Aparatul se afunda într-o atmosferă saturată de zăpadă și de mici cristale de gheață în suspensie. Furtuna ne urmărea necontenit, biciuindu-ne parbrizul și înfășurînd geamurile într-un voal cenușiu-închis prin care nu distingeam nimic.

Nu-mi făceam nici o iluzie în legătură cu posibilitatea de a comunica pe frecvența așa-numită „de drum", atîta vreme cît traversam această furtună de zăpadă și gheață ; era absolut iluzoriu să te gîndești la un contact cu controlul din Comodoro, și absența acestei legături mă îngrijora foarte mult.

Dar, paradoxal, oricare ar fi fost situația, nu se petrecea încă nimic anormal. Am trecut prin condiții asemănătoare de sute de ori. În plus, ne mai liniștea și un alt lucru : noi zburam printr-o furtună de zăpadă, așa că puteam fi siguri că pe aripi nu se forma gheață. Toți piloții știu foarte bine că atunci cînd traversezi o furtună de zăpadă jivrarea suprafețelor aparatului este practic exclusă. În ciuda tuturor dificultăților, acesta era un avantaj care nu putea fi deloc disprețuit.

În ceea ce privește posibilitatea formării de gheață la prizele de aer ale motoarelor, știam că acest risc e permanent într-o anumită zonă de temperatură și cunoșteam, Alcob la fel de bine ca și mine, teribilul pericol pe care-l

putea reprezenta jivrarea acestor conducte vitale. În scopul detectării prezenţei sau doar a apropierii acestui formidabil duşman, noi dispuneam de cîte un termometru instalat la fiecare intrare de aer, pentru ambele motoare. Şi pentru a combate acest mare pericol, fiecare motor avea o admisie auxiliară, comandată din cabină, care permitea să închidem intrarea aerului rece din exterior şi, în acelaşi timp, să deschidem o conductă situată chiar dedesubtul cilindrilor. Acest sistem îi dădea pilotului posibilitatea de a grada cu exactitate temperatura aerului pe care-l absorbeau motoarele şi permitea, chiar, închiderea completă a prizei exterioare pentru a nu lucra decît cu conducta încălzită de cilindrii. Ansamblul era foarte bine realizat din punct de vedere tehnic, iar eficacitatea sa nu lăsa loc nici unui dubiu.

Puţin înainte de a ajunge la Santa Cruz, cele două termometre indicau 50° Farenheit, ceea ce însemna că dispuneam de o marjă de securitate de 18° F. deasupra punctului de îngheţ. Eram deci liniştiţi din acest punct de vedere, cifrele fiind categoric în favoarea noastră ; în plus, făcuserăm o revizie a întregului sistem cu puţin timp înainte. Cunoşteam perfect cum funcţionează şi ştiam că funcţionează foarte bine : admisiile auxiliare absorbeau aerul tocmai din locul unde se degajau temperaturile cele mai ridicate.

După aproximativ o oră, continuam să zburăm exact în aceleaşi condiţii, mereu prin aceeaşi interminabilă furtună de zăpadă. Termometrul exterior indica o temperatură de 20° centigrade sub zero. Vizibilitatea era, evident, nulă. După dispariţia cerului albastru, adică la zece minute după decolarea de la Rio Gallegos, n-am mai văzut nici cerul, nici pămîntul, măcar o secundă. Absolut nimic. Avionul urma constant traiectoria pe care o alese-

sem, trecînd printr-un urgan ai cărui prizonieri aveam să fim şi de-acum înainte.

Furtuna biciuia neînduplecată parbrizul cu un răpăit care ni se părea că durează de o veşnicie şi că nu se va mai termina niciodată. Aparatul lupta cu un eroism de care eram mîndri, deschizîndu-şi drum cu forţa prin amestecul acela de zăpadă şi gheaţă.

Preocuparea mea principală nu o constituiau totuşi condiţiile meteorologice, oricît ar fi fost ele de defavorbaile. Eram neliniştit în legătură cu navigaţia. Aveam nevoie să aflu poziţia avionului, viteza şi deriva. După calculele estimative, trebuia să ne aflăm aproape de Santa Cruz, dar îmi era, totuşi, imposibil să obţin chiar şi cel mai neînsemnat semnal al radiofarului. Zborul prin această zăpadă infernală, şi mai cu seamă micile cristale de gheaţă provocau descărcări statice de o asemenea intensitate încît era absolut imposibil să stabilim legătura cu solul...

Unde ne aflam ? Am trecut de Santa Cruz ?... Hărţile de zbor şi estimările antecalculate, bazate pe anii de experienţă chiar pe această rută ne spuneau că sîntem de-acum la nord de Santa Cruz. Dar noi am corectat planul de navigaţie, am schimbat toate calculele, presupunînd un vînt contrar, foarte violent, care urma să frîneze pe tot parcursul drumului.

Dar dacă direcţia acestui faimos vînt era total diferită la altitudinea la care zburam ?... Era totuşi posibil... Şi atunci puteam foarte bine să ne aflăm la vreo sută de kilometri mai la est, sau la o sută de kilometri mai la vest, sau poate mai la nord, sau mai la sud !...

Paraziţii radio ajunseseră între timp la un volum înspăimîntător în difuzorul din carlingă acoperind complet recepţia. Nu puteam face nimic pentru a „prinde" radio-

farul și pentru a obține acel gisment de care aveam atîta nevoie.

Ne rămînea totuși o slabă speranță de a ne verifica : eventuala șansă de a trece exact la verticala radiofarului din Santa Cruz. Atunci ar fi fost posibil ca în ciuda acestor condiții, receptoarele noastre să ne dea totuși unele indicii, cîteva secunde măcar... Exact în momentul trecerii la verticală... Ce iluzie !...

Alcob conducea cu calm aparatul, acționînd ușor asupra comenzilor. Din cînd în cînd opera foarte mici corecții de altitudine, menținînd perfect direcția aleasă și, aparent, fără să-i pese de potopul alb și cenușiu care izbea cu violență parbrizul.

În acest timp eu mă ocupam de aparatura radio, căutînd să recepționez chiar și cea mai slabă undă care ar fi putut să semene cu un semnal. Treceam de la un receptor la altul, comparînd nivelul zgomotelor, sensibilitatea, răsucind butoanele în toate sensurile fără cel mai mic rezultat.

Îmi pare imposibil să găsesc adjectivul potrivit, capabil să califice vacarmul îngrozitor al aparatelor de radio, hărțuiala aceea sonoră de o extremă violență și intensitate, care ne izbea timpanele fără milă și ne menținea într-o stare de extraordinară încordare nervoasă. Acest teribil bombardament de unde, părea că îmi zdruncină încetul cu încetul capacitatea de judecată și echilibrul psihic.

Și aveam neapărat nevoie de acest prim contact, de această primă verificare spre a o lua ca bază de calcul pentru etapele următoare de drum ; cu atît mai mult cu cît știam că dacă nu-mi va fi posibil să controlez trecerea peste Santa Cruz, ulterior îmi va fi și mai dificil să obțin indicii de la celelalte radiofaruri mici, situate mai la nord, la San Julian și Deseado, și care se aflau situate în afara drumului nostru.

Am mai parcurs şi alteori, în diverse locuri şi in tot felul de condiţii, însoţit de Alcob, distanţa de şapte sute de kilometri — aproximativ distanţa care separă Rio Gallegos de Comodoro — fără să fi putut obţine indicii prin radio. În această zi însă, condiţiile erau cu totul speciale din cauza unui vînt extrem de violent la sol şi care bătea dintr-o direcţie cu totul neobişnuită. Situaţia meteorologică la sol, adică cea pe care o primisem la Rio Gallegos înainte de plecare, precum şi cea care ne fusese anunţată de aeroporturile situate de-a lungul rutei noastre, mă dezorientau total şi mă împiedicau să formulez o ipoteză logică în privinţa vîntului care era pe cale să ne provoace mari dificultăţi la douăsprezece mii de picioare altitudine. Era un fenomen foarte obişnuit ca aceste vînturi, cele de la sol şi cele de altitudine, să aibă direcţii şi intensităţi total diferite, şi nu rareori întîlneai la altitudine curenţi diametral opuşi celor de la sol.

În cele din urmă am luat decizia cea mai logică. Am aşteptat cinci minute după ora antecalculată de trecere la verticala Santa Cruz. Această apreciere, după cum s-a văzut, fusese corectată şi avea în vedere o componentă de vînt contrar de 35 noduri pe oră, (deşi mai tot timpul, pe aceeaşi rută, noi întîlneam de obicei, un vînt din spate de 30, 40 sau chiar pînă la 60 şi 80 de noduri pe oră !). Am mai făcut încă o ultimă verificare a radiocompasurilor. Nici cea mai slabă urmă de semnal. De la un capăt la celălalt, ambele benzi de recepţie nu erau decît un infern de ţiuituri şi pîrîituri care se succedau fără răgaz.

Am conchis că într-adevăr am trecut peste Santa Cruz, poate cu trei sau patru minute după ora estimată, nu cu mai mult, în nici un caz, deoarece noi nu am constatat niciodată în zborurile noastre anterioare erori superioare acestora. Ora a fost deci înscrisă în planul de navigaţie ca

și cum am fi trecut efectiv peste Santa Cruz în acel moment.

Am luat microfonul pentru a informa „Comodoro Control“ de poziția noastră, chiar fără să fi efectuat verificarea ei exactă deoarece așa era procedura, subliniind însă că este vorba de o informație estimativă și neconfirmată.

Primele mele încercări cu emițătorul de înaltă frecvență mai întîi pe 5 547 kcs, apoi pe 10 081 kcs, m-au convins repede că îmi pierd inutil vremea. Vacarmul recepției pe aceste două lungimi de undă era ceva inimaginabil, un adevărat torent de pîrîituri și șuiereturi insuportabile. Efectul acestor zgomote asupra unui pilot, fie chiar și foarte experimentat, este indescriptibil, și numai cei care au trecut prin astfel de situații își pot da seama despre ce este vorba.

Noi știam foarte bine, Alcob și cu mine, ce înseamnă acest lucru, fiindcă am fost de multe ori confruntați cu aceleași probleme, în condiții asemănătoare, deși, poate, pentru o perioadă mai scurtă de timp decît acum. Știam că principala dificultate în această situație constă în stăpînirea nervilor, excitați pînă la paroxism de un potop sonor imposibil de descris.

Din punct de vedere tehnic, știam că și în aceste condiții, cu recepția total înecată de curentul static, emițătorul funcționa și putea fi auzit undeva. Cu conștiinciozitate deci, de două sau trei ori la rînd, am repetat mesajul de poziție, specificînd că nu puteam recepționa nici o comunicare din motive de ordin meteorologic.

Mai mult decît atît, am transmis, de asemenea, mesajul de poziție cu unul din emițătoarele VHF, mesaj care a fost recepționat și la Santa Cruz și la Rio Gallegos. Am comunicat celor doi operatori că aparatul meu de înaltă frecvență este complet inutilizabil din pricina furtunii și că

mi-e imposibil să comunic cu „Comodoro Control“ pe cele două benzi normale.

Se pare că mesajul meu a fost retransmis prin sistemul de legătură telegrafică care există între baze, pentru că răspunsul dat de „Comodoro Control“ mi-a fost comunicat prin VHF de Santa Cruz. Am rămas oarecum uluit : — „Comodoro Control nu vă autorizează să vă continuaţi zborul în IMC, (adică în condiţiile zborului instrumental), dacă nu aveţi posibilitatea să stabiliţi legătura cu Controlul pe frecvenţa de drum !...“

Era un fel de palmă pe care o primeam de jos, ca şi cum eu aş fi fost răspunzător de condiţiile meteorologice şi le-aş fi putut schimba după bunul meu plac.

Ordinul categoric şi autoritar nu m-a surprins însă peste măsură. De acest gen de probleme te izbeai încă destul de des, şi cam peste tot.

A trebuit să le explic foarte calm celor doi interlocutori ai mei că eu însumi doream nespus de mult să continui zborul în condiţii de vizibilitate, şi că pe de altă parte — deoarece Rio Gallegos era închis pentru toate procedurile de aterizare — îmi era imposibil să fac cale întoarsă.

Tot ce puteam face era să zbor în continuare, la aceeaşi altitudine, în aceeaşi direcţie, drept înainte, spre Comodoro Rivadavia, aşteptînd răbdător o îmbunătăţire a condiţiilor meteorologice sau a condiţiilor de propagare a undelor pe frecvenţa de drum. Ştiam, de altfel, şi am comunicat acest lucru celor doi operatori, de la Santa Cruz şi Rio Gallegos, că după patruzeci şi cinci de minute urma să intru în raza de acţiune a VHF-ului de la Comodoro Rivadavia, şi că atunci vom putea comunica fără nici o dificultate.

În cele din urmă, mi s-a comunicat autorizaţia de a continua zborul în condiţiile date, pentru că, evident, nu exista altă soluţie. Pe de altă parte, deoarece nici un alt avion nu

se mai afla în zbor în toată zona de sud, cu excepţia celui de transport, care plecase cu multă vreme înaintea noastră, era exclus riscul unei coliziuni în aer.

Zborul nostru continua deci în aceleaşi condiţii, orbeşte, drept înainte spre nord. Nu vedeam nimic, absolut nimic, şi n-am avut nici măcar o singură dată prilejul găsim o spărtură în nori prin care să zărim cerul senin, sau să intrăm într-una din acele zone unde straturile de nori se separă orizontal, permiţînd echipajelor să-şi mai tragă puţin sufletul. Nu ! Nimic din toate acestea n-am întîlnit în drumul nostru. Furtuna părea decisă să ne urmărească la fel de înverşunată, fără să ne lase o clipă de răgaz.

Ba, dimpotrivă, zăpada care biciuia implacabilă parbrizul părea că îşi înteţeşte mereu intensitatea şi violenţa... Fulgi mari şi foarte deşi formau nenumărate linii concentrice, toate convergînd spre aparatul nostru, de parcă am fi fost un fel de duşmani pe care trebuiau să-i doboare.

M-am surprins că stăteam de cîteva minute contemplînd prin parbriz milioanele acelea de linii alburii, ce păreau în acelaşi timp tentaculele unui monstru şi corzile unei plase gigantice în care ne afundam din ce în ce mai mult.

Violenţa furtunii creştea mereu. Condiţiile de zbor se înrăutăţeau într-un ritm vertiginos. În afara radiocompasului şi a emiţătorului-receptorului de înaltă frecvenţă, am pierdut şi cele două emiţătoare-receptoare VHF, care ne permiseseră cu puţin timp înainte să comunicăm cu Rio Gallegos şi Santa Cruz. Scoaterea din funcţiune a acestor aparate ne dădea o grea lovitură, pentru că în felul acesta ni se tăia ultima şi foarte slaba posibilitate de legătură cu pămîntul. Faptul că rămîneam fără comunicaţii VHF era ceva de neconceput, ceva nemaiauzit, un lucru într-adevăr foarte rar întîlnit, deoarece acest sistem este cunoscut tocmai pentru că, practic, era insensibil la perturbaţiile at-

mosferice. Numai că în ziua aceea nu era vorba de o furtună oarecare, ci de un formidabil uragan de zăpadă și gheață, de o amploare și de o violență cu totul extraordinare. Receptoarele VHF, pe care tocmai le pierduserăm, au funcționat întotdeauna cu o claritate excepțională, constant, chiar și atunci cînd treceam prin cele mai violente furtuni de vară ; dar, iată că acum, ele traduceau literalmente în unde sonore violența elementelor dezlănțuite. Adevărate urlete, de toate tonalitățile și intensitățile, țîșneau din aparate, izbindu-ne timpanele și creierii.

Am luat atunci decizia care se impunea, căci riscam să devin în scurt timp un nebun furios, și am răsucit unul cîte unul contactele difuzorului din cabină.

„No tenemos otro remedio !"... Nu aveam altă soluție — i-am spus lui Alcob.

Și copilotul meu mă aprobă, mai întîi cu un profund suspin, apoi cu un gest care voia să spună : „Îți mulțumesc foarte mult !... Nici eu n-aș fi rezistat multă vreme în acest infern !..."

Un fel de „tăcere" se lăsă atunci în mica noastră cabină, tulburată doar de uruitul regulat al motoarelor și de răpăitul zăpezii care se izbea cu furie de geamuri. Contrar celor ce s-ar putea crede, nici Alcob, nici eu n-am încercat pînă atunci o tensiune nervoasă excepțională. Deși ne dădeam bine seama că situația este foarte gravă, fiindcă mai trăiserăm și altădată asemenea experiențe, știam că este vorba mai cu seamă, și înainte de toate, de o adevărată încercare de forță a sistemului nostru nervos. Din acel moment — și aceasta devenise principala noastră grijă — trebuia „să facem față" situației prin noi înșine, și să veghem ca nu cumva să ne lăsăm dominați psihic de această furtună, oricît ar fi fost ea de înspăimîntătoare. Trebuia

să așteptăm și să urmărim atent, dar în liniște, fără emoții desfășurarea evenimentelor.

I-am dat lui Alcob o mască de oxigen, am luat și eu una, fără să le punem însă. Eram la limita altitudinii maxime admise pentru un avion fără cabină presurizată. Dacă mai luam înălțime (la asta mă gîndeam de cîteva minute) trebuia să folosim măștile, și tocmai din acest motiv le și scosesem ; căci aparatul nostru putea foarte ușor să mai urce cîteva mii de picioare dacă ar fi fost nevoie. Totuși, înainte de a lua o hotărîre, l-am întrebat pe Alcob :

„Quiere que arriba, por encima de la capa ?..."

La care copilotul meu mi-a răspuns evaziv, ceva cam în felul :

„La ce bun să mai urcăm ?... Vom fi probabil exact în aceeași situație !... Trebuie să avem răbdare..."

Măștile rămăseseră deci între cele două scaune, la îndemînă, iar noi ne-am menținut la douăsprezece mii de picioare.

Să avem răbdare !... Totdeauna să avem răbdare !... Treceam printr-un moment dificil. De cîte ori nu mi s-a întîmplat, la 10 000 km., în nord, între Panama și Merida de exemplu, să zbor trei sau patru ore, ghidat exclusiv de instrumente, fără posibilitate de comunicare și fără ajutorul vreunui radiofar ?... În acele împrejurări mă pîndea un alt pericol : mlaștinile înspăimîntătoare, jungla nesfîrșită, întinderea fără margini a mării în care colcăiau rechinii... Și îmi fusese și atunci frică, binențeles, ore în șir.

Aici, oricum, eram „acasă". Era vorba de un zbor scurt și în drumul nostru aveam un aeroport foarte important, Comodoro Rivadavia, dotat cu puternice mijloace radio, cu un VOR, în special, pe care în curînd urma să ne acordăm, chiar și pe cea mai puternică furtună, și care ne va permite să rectificăm planul de navigație.

În orice caz, chiar și fără VOR, dacă cumva sistemul va fi fost avariat, ne rămînea radarul, cu care, la nevoie, puteam „vedea“ coasta Atlanticului și puteam corecta după ea direcția, dacă ar fi fost necesar.

Pe măsură ce înaintam, prin minte îmi treceau tot felul de ipoteze. În acest timp, Alcob pilota liniștit, aparent fără cea mai neînsemnată tulburare. Era modul nostru de a proceda în astfel de împrejurări : Alcob se ocupa, în general, de manevrarea aparatului și de menținerea direcției, în timp ce eu mă ocupam de controlul zborului în general și în special de funcționarea corectă a motoarelor. În plus, lui Alcob îi plăcea în mod real zborul instrumental. Era tot timpul preocupat să-și perfecționeze tehnica, iar eu îl lăsam să-și vadă de treabă. În ziua aceea, de pildă, practic, el singur a condus avionul, pe toată durata zborului, începînd din momentul în care am atins douăsprezece mii de picioare.

La bord, fiecare, pilot și copilot, aveam sarcini specifice. Eu, de exemplu, mă ocupam de organizarea generală a zborurilor. Funcția mea includea, de asemenea, ținerea la zi a unor documente : în primul rînd, evident, era vorba de planul principal de navigație, apoi jurnalul de bord, cărțile motoarelor, cartea de zbor, planșeta de aprovizionare și consum, carnetul negru în care erau înregistrate detaliile tehnice privind fiecare zbor, altitudinea, corecțiile vitezei, temperatura exterioară, presiunea admisiei, turajul motoarelor, temperatura aerului la admisie, temperatura uleiului, a cilindrilor, etc. ... Toate acestea mă ajutau mai cu seamă, să controlez constant starea aparatului și randamentul lui în fiecare zbor, prin comparație cu zborurile precedente realizate în condiții similare...

Ocupațiile de rutină nu erau însă capabile, în ziua aceea, să mă distragă și să-mi calmeze nervii. Într-adevăr, eram furios. Furios, mai cu seamă, din pricina radiofarului de la Santa Cruz, care era foarte slab, și pe seama căruia aruncam toată vina „dezastrului" din foaia de zbor. De fapt, nici nu era o foaie de zbor, și nici o planșă de navigație, ci doar o foaie de „estimări".

Îmi amintesc că am schimbat frecvența unuia din receptoarele VOR-ului, trecînd pe cea corespunzătoare controlului de la Comodoro Rivadavia, fără să obțin nici un rezultat, se înțelege. Era logic, fiindcă ne aflam încă prea departe de stație pentru a putea recepționa ceva. Am făcut-o mașinal, fără mare convingere, numai pentru a fi gata să primesc semnalul de îndată ce va apărea. Altitudinea noastră, relativ mare, ne îngăduia să credem că în curînd vom intra în raza de acțiune a acestui sistem de orientare.

Toți piloții, dar în special cei bătrîni, care nu au dispus totdeauna de un asemenea aparat, apreciază foarte mult faptul că determinarea poziției cu ajutorul VOR nu e niciodată, și în nici un fel, afectată de furtuni, oricît ar fi ele de puternice. Pentru noi, de pildă, VOR-ul din Comodro reprezenta un fel de lumină puternică, un adevărat far pe care aveam să-l folosim cu precizie și ale cărui raze le așteptam cu multă nerăbdare.

Îndoieli îngrozitoare mă bîntuiau tot timpul în legătură cu deriva pe care încă nu o cunoaștem. Dar dacă această derivă ne-a dus departe, dincolo de puterea de bătaie a emițătorului ?... Puterea lui de bătaie mi se părea acum atît de redusă încît îmi era îngrozitor de teamă că am putea trece de o parte sau de alta a cercului în care se propagau undele, fără să profităm de acest minunat aparat. Într-o astfel de situație nu ne-am mai fi putut determina poziția,

n-ar mai fi fost posibilă nici o corecţie a zborului, şi mă întrebam pînă cînd !... Sute de supoziţii îmi treceau prin minte, mărindu-mi îngrijorarea.

Cronometrul de bord continua să se învîrtească, încet, groaznic de încet. Secundele şi minutele se scurgeau, identice, fiecare, cu cele precedente. Din cînd în cînd mai făceam cîte o încercare, conectînd cu vîrful degetelor contactul care comanda difuzorul din cabină. Rezultatul era de fiecare dată, invariabil, acelaşi : trebuia să bat în retragere şi să închid repede : recepţia era imposibilă. Potopul de zăpadă şi gheaţă în care ne afundam orbeşte, continua să provoace aceeaşi dezlănţuire electronică, tradusă prin cele mai formidabile urlete şi şuierături în toate tonalităţile. Era un infern absolut insuportabil, chiar şi pentru urechile obişnuite cu zgomotele puternice.

De fiecare dată cînd acţionam contactul, pe care-l aduceam apoi în poziţia iniţială, teribilul bombardament sonor ne anunţa că radiourile erau inutile, dar şi că furtuna continua cu furie, mai violentă ca oricînd, că ea se întindea peste tot în jurul nostru, acoperind o suprafaţă imensă. Ni se părea că această întindere este infinit mai mare decît ni se spusese, înainte de plecare, la Rio Gallegos...

Alcob îşi vedea de treabă fără să scoată un cuvînt, ca şi mine, fără să facă nici cea mai neînsemnată remarcă. Şi totuşi, tensiunea interioară era foarte puternică, iar de a mea îmi dădeam seama uneori constatînd cum îmi scade ritmul respiraţiei ; şi mă gîndeam că Alcob trecea probabil prin aceleaşi emoţii. Eram foarte tulburat. Zborul, în condiţiile pe care trebuia să le suportăm, provoca o oboseală greu de măsurat sau de evaluat, greu chiar şi de descris ; s-ar fi putut spune că echilibrul nostru psihic era asediat, supus unor asalturi constant repetate, care riscau să-l clatine sau chiar să-l anihileze brusc. Luptam în noi înşine

împotriva acestor atacuri, în timp ce, într-un anume fel, simţeam mereu prezenţa, sau în orice caz apropierea puternicului duşman, dezlănţuit împotriva noastră, care configura o primejdie latentă şi permanentă şi a cărui exteriorizare, mai violentă, o aşteptam cu teamă dintr-o clipă într-alta.

Periodic, analizam mental desfăşurarea evenimentelor, făcînd un soi de evaluare a situaţiei. Prezentate astfel, la rece, condiţiile zborului şi un rezumat al întregii situaţii configurau următorul tablou :

Zburam de mai bine de o oră, fără să ne fi putut controla nici deriva, nici poziţia, nici viteza... Eram acum şi fără posibilitatea de a comunica prin radio şi fără putinţa de a folosi aparatele de navigaţie de la bord. Ştiam că această situaţie se va prelungi, exact în aceleaşi condiţii, încă cel puţin două ore şi jumătate, înainte de a ajunge, în sfîrşit, în zona de calm.

În acest timp, singurul şi unicul instrument de care ne puteam folosi, pentru a ne orienta, era simpla şi bătrîna busolă, identică, aproximativ, cu cea folosită şi de Cristofor Columb. indicîndu-ne, asemenea Stelei Păstorului, o linie firavă pe care ne străduiam să o urmăm ca să ne salvăm vieţile.

În rest însă, la bord totul era în ordine. Instalaţia de încălzire menţinea automat aceeaşi căldură plăcută în cabină şi doar lîngă pereţii laterali se simţea puţin frigul acela de gheaţă care se transmitea prin tabla de aluminiu a fuselajului. Motoarele funcţionau normal ; regimul lor fusese reglat la un procentaj de putere relativ redus şi puţin pretenţios, pe care-l corectasem de mai multe ori în timpul zborului. Nu aveam deci motive să fim peste măsură de îngrijoraţi, cel puţin în ceea ce priveşte partea mecanică.

Din cînd în cînd stăteam cu brațele încrucișate și examinam atent fiecare instrument de bord, unul cîte unul, procedînd la un fel de baleiaj vizual neîntrerupt, care, la fiecare ciclu, efectua și un control al suprafeței aripilor și mai cu seamă a bordurilor de atac. Dar în exterior, pe structura aparatului, nu se vedea nici un semn că s-ar forma gheață. Fulgii de zăpadă și cristalele de gheață se sfărîmau de tablă, neîncetat, producînd un răpăit înfundat și continuu.

Era o situație clasică, în deplină concordanță, din toate punctele de vedere, cu regula anterior citată : cîtă vreme un avion zboară printr-o zonă de zăpadă, pe aripile lui nu se formează gheață. Dar, chiar cunoscînd această regulă, și chiar dacă ai trecut de sute de ori prin situații asemănătoare, e imposibil să nu fii totuși mereu în gardă și să nu-ți simți privirea atrasă ca de un magnet de bordurile de atac, de teamă ca nu cumva să te gîndești în fața primei excepții care ar confirma regula...

Bineînțeles că priveam foarte des prin parbrizul care constituia un pol de irezistibilă atracție. Încercam să văd „ceva“, fie și numai pentru o clipă, printre milioanele de fulgi și cristale ce păreau că țîșnesc din botul unui monstru furibund, hotărît să ne distrugă. Traiectoriile acestor proiectile formau linii albe, absolut drepte și perfect concentrice care se izbeau de noi. Și totuși, înaintam, împotriva și contra tuturor.

Zborul printr-o furtună de zăpadă este un spectacol extraordinar, mai ales noaptea, dacă aprinzi pentru cîteva clipe farurile. Am fost totdeauna fascinat de zborurile în aceste condiții și cred că pentru un pilot e unul din cele mai minunate spectacole.

Din cînd în cînd îmi apropiam degetele de plexiglas și simțeam pișcătura caracteristică a descărcărilor statice, în

timp ce scîntei electrice, unele lungi de aproape zece centimetri, îmi țîșneau din unghii, însoțite de un pîrîit sec. Piloții care zboară prin zonele reci cunosc bine acest fenomen, și tuturor le place să se joace cu aceste scîntei care sînt în același timp amuzante, impresionante și cu desăvîrșire inofensive.

Deodată atenția mi-a fost atrasă de o foarte ușoară diferență între indicatoarele presiunii la admisie ale celor două motoare. Instrumentul era dublu, adică era constituit din două ace care pivotau pe același ax și în același cadran. Aceste ace, dintre care unul corespundea motorului drept, iar celălalt motorului stîng, erau totdeauna reglate exact în același punct ; faptul că acum găseam unul foarte ușor deplasat în raport cu celălalt mi-a atras atenția chiar din prima clipă în care s-a produs mișcarea. Diferența era de aproximativ un milimetru. Eram totuși sigur că în tipul precedentului meu baleiaj vizual cele două ace se găseau exact pe aceeași linie, reglate, ambele, la presiunea de 28 degete. Făcusem reglajul puterii celor două motoare cu cea mai mare grijă, blocasem bine șurubul care imobiliza manetele ; și-atunci ?...

Aveam certitudinea că nici Alcob și nici eu n-am atins din greșeală nici una din cele două manete. Pe de altă parte era greu de crezut într-o eventuală deplasare a sistemului de comandă, de exemplu într-o alungire a cablurilor, datorită vibrațiilor. Nu, hotărît nu puteam crede. Și totuși faptele erau fapte : unul din ace marca 28, iar celălalt 27,5 degete. Așadar, ceva era pe cale să se întîmple, undeva sub capota unuia dintre motoare. Prima mea reacție a fost să-i arăt indicatorul dublu lui Alcob, subliniind diferența descoperită de mine. Trebuie să insist din nou asupra mărimii acestei diferențe, și în această privință

sînt foarte categaric : cele două ace nu erau separate decît de un milimetru în momentul primei observații.

„Mi se pare că la admisia motorului stîng a început să se formeze gheață“. Am făcut această reflecție pe un ton neutru, fără să ating totuși reglajele.

Începînd din clipa aceea, ne-am concentrat amîndoi atenția asupra faimosului indicator. Trecuseră cîteva secunde, două... trei... patru... În mod cert, mai puțin de zece !... Am văzut literalmente cum acul stîng coboară cu încă un milimetru.

Nu mai aveam nici o îndoială : îngrozitorul jivraj și-a făcut apariția și începea să producă ravagii. Se formase gheață și începea să se îngrămădească undeva în interiorul motorului stîng, în canalele de admisie. Maneta care comanda aerul cald, și care în mod normal rezolva tocmai această problemă, era trasă pînă la limită. Pentru a fi cu conștiința împăcată am mai verificat o dată : maneta era trasă pînă la refuz și nu se mișcase din poziția ei.

Mental am refăcut de cîteva ori schema sistemului de încălzire. Am revăzut voletul care închidea intrarea de aer rece și care, prin aceeași mișcare, lăsa o deschidere chiar dedesubtul cilindrilor. Pe acolo „respira“ motorul ; pe acolo aspira aerul care trecea printre cilindri, după ce s-a frecat de aripioarele acestora. Cilindrii se încălzeau pînă la o temperatură de 360° Farenheit, aripioarele formînd un radiator de căldură perfect, iar aerul care trecea printre ele era într-adevăr fierbinte !... Am încercat, de asemenea, să-mi amintesc ultima revizie a sistemului : am controlat etanșeitatea volteului și blocajul corect la sfîrșitul cursei...

Volteul de control, căile de admisie... cilindri... maneta de comandă... aerul cald... aerul rece... gheața... Toate imaginile acestea se învălmășeau în mintea mea, se supra-

puneau, se îngrămădeau unele peste altele. În cele din urmă am ajuns la o concluzie : motoarele au funcţionat pînă acum aspirînd un aer pe care tot ele îl încălzeau ; această încălzire era imperios necesară în condiţiile în care ne găseam, iar în cazul motorului stîng, dintr-un motiv pe care nu-l înţelegeam, încălzirea era insuficientă. Deşi fierbinţi, cilindri nu mai reuşeau, totuşi, să topească zăpada şi cristalele de gheaţă care se izbeau de aripioare.

Problema era extrem de serioasă şi automat trecea pe primul plan al preocupărilor noastre. Şi totuşi nu am intrat în panică. Răul fusese detectat chiar la început şi prin urmare aveam multe şanse de a-l combate în cele mai diferite moduri.

Prima mea reacţie a fost să citesc termometrul de admisie, care măsura temperatura la vreo douăzeci-douăzeci şi cinci de centimetri în interiorul conductei de admisie, după gura de intrare a aerului cald, la jumătatea sistemului de carburaţie prin injecţie.

Instrumentul indica 50°F pentru fiecare motor. Ceea ce mă lăsă perplex, deoarece în acest caz însemna că avem o marjă de 18° peste punctul de congelare ; adică o marjă de securitate apreciabilă, care ar fi putut să fie mai mult decît suficientă.

În ciuda termometrului, gheaţa apăruse şi se acumula foarte repede în sistemul respirator al motorului stîng. Aceasta era concluzia la care ajunsesem şi nu aveam nici o îndoială că într-adevăr aşa stăteau lucrurile.

Am executat imediat o serie de manevre destinate să înlăture cît mai repede gheaţa. N-ar fi avut nici un rost să trag şi mai mult maneta de aer cald, trebuia să găsesc mijlocul de a ridica temperatura motorului, iar pentru a atinge acest scop aveam la-ndemînă mai multe posibilităţi.

În primul rînd am împins înainte manetele „pas elice“, mărind turația celor două motoare de la 2.600 la 2.750 ture pe minut. Am procedat la fel și cu presiunea de admisie. În acest mod regimul de putere creștea sensibil și prin urmare trebuia să crească și căldura degajată, ceea ce presupunea că remediul era suficient de energic ca să înlăture gheața.

Alcob și cu mine stăteam acum cu ochii ațintiți spre acest instrument care, în tabloul de bord, devenise dintr-o dată cel mai important.

Vizibilitatea, zborul, furtuna de zăpadă, problemele de radio, direcția, indicatoarele orizontului artificial care se balansau, nu mai aveau acum decît o importanță relativă și, discret, trecuseră pe un plan secundar. Din clipa aceasta nu mai aveam decît o singură preocupare, iar pe tabloul de bord, practic, nu mai exista decît un singur instrument : indicatorul de presiune.

Priveam micul cadran, atenți la cea mai mică mișcare a fiecărui ac, cînd am văzut acul stîng tremurînd, apoi coborînd brusc, în mai puțin de zece secunde la 27...

Manometrul continua să coboare implacabil indicînd pierderea de putere, semnalînd lipsa de aer în conducta prin care aparatul trebuia în mod normal să respire.

Fără să mai ezit, am pus în aplicare acea faimoasă manevră de pericol, care mi-a salvat viața cu șase ani în urmă, pe cînd traversam Anzii Cordilieri în toiul unei furtuni de zăpadă, foarte asemănătoare cu cea de acum.

Am luat comenzile în mîinile lui Alcob și am tras manșa spre mine, pentru a reduce în acest fel viteza fără să scad puterea motoarelor. Apoi, dintr-o singură mișcare, fără să mai aștept ca viteza să fi atins punctul maxim permis pentru această manevră, am scos trenul de aterizare și flapsurile. Am împins înainte cele două comenzi ale elicelor, pînă la limita autorizată de 3200 ture pe minut.

Manevra, în ansamblu, era ca să zic așa infernală și nu reprezenta doar o jumătate de măsură : avionul fu frînat brutal, de parcă l-ar fi apucat cineva de coadă, iar eu așteptam.

Ar fi trebuit să spun : „noi așteptam“ — fiindcă amîndoi pîndeam cu mare îngrijorare rezultatele acestei manevre, care se efectua în situațiile extrem de critice.

Zborul intrase de-acum într-o fază într-adevăr foarte critică, și totuși, ca să respect adevarul, trebuie să spun că toate manevrele, deși au fost executate cu mare rapiditate, le-am făcut fără emoție, practic, fără nici o urmă de nervozitate. Mai trebuie să spun, pentru a explica de ce eram atît de stăpînit și calm, că nu aveam absolut nici o îndoială în privința succesului total și imediat al manevrei. Creșterea puterii motoarelor ducea la ridicarea temperaturii cilindrilor, iar frînarea aerodinamică provocată de trenul de aterizare și de flapsuri, reducînd viteza de trecere a aerului prin capotă, completa efectele factorului precedent. Eram deci sigur că în acest fel canalele de admisie aveau să primească un aer mult mai cald, în măsură să le elibereze rapid de gheața formată în interior. Calculele noastre erau absolut logice, aleseserăm cea mai bună soluție în situația în care ne aflam, singura care ne putea salva. Privirile noastre nu părăseau nici o clipă instrumentul fatidic. Acul stîng coborî cu încă un deget... apoi cu două... trei... patru... cinci... zece... cincisprezece... douăzeci !...

În mai puțin de un minut, acul stîng atinsese zero definitiv și mortal. Totul s-a sfîrșit. Motorul stîng nu mai respira. Moartea și-a desăvîrșit opera, înfundînd aparatul respirator al mecanismului.

Am rămas încremenit, imobil, practic fără putere de a mai respira chiar eu însumi. Toate manevrele dăduseră greș. Mi-am dat seama că anumite condiți fizice cu totul excepționale se combinaseră între ele cu o rapiditate înspăimîntătoare spre a forma un dop de gheață, închizînd perfect ermetic conducta prin care trecea, în mod normal, aerul indispensabil pentru viața motorului.

Am simțit în propriu-mi corp oribilele zvîcniri, ultimele, ale motorului care încă mai trepida, lăsînd puțin cîte puțin să i se risipească cele din urmă rămășițe de vlagă. Elicea continua să se învîrtească lent, doar sub efectul curentului produs de viteza aparatului, mișcînd astfel, cu opinteli, și mecanismul complicat care murise.

Consecințele le-am constatat imediat, pe cadranele indicatoarelor de viteză. Brusc, cele două ace au făcut un salt considerabil înapoi, și continuau să coboare. Motorul drept funcționa totuși normal, — se învîrtea și uruia ca de obicei, făcînd tot ce-i stătea în putință. În schimb, elicea stîngă, datorită rotirii în gol, provoca o puternică frînare care făcea extrem de dificil controlul aparatului.

Subit situația s-a agravat prin apariția unei presiuni nemaipomenite, căreia aproape că nu-i mai putem rezista, pe pedala dreaptă a palonierului și care era cu atît mai mare cu cît împinsesem la maximum, la 100% din puterea sa, comanda de gaz a motorului drept, pentru a încerca să compensez scăderea vertiginoasă a vitezei, care se apropia periculos de înspăimîntătoarea „limită"...

Tracțiunea puternică dintr-o singură parte, conjugată cu frînarea violentă care se producea pe aripa din partea stîngă, crea o situație nouă și grăbea apariția unui nou pericol: înscrierea aparatului într-o spirală necontrolabilă.

Am început să lupt din toate puterile împotriva acestei spirale mortale, pe care o şi simţeam cum se insinuează şi, încet-încet, pune stăpînire pe comenzi. O forţă invizibilă, de o extremă violenţă, împingea mereu în palonierul drept, încercînd să-mi smulgă aparatul de sub control. Contracararea acestui efect era teribil de dificilă, mai cu seamă în condiţiile absenţei totale a vizibilităţii exterioare.

Era deci o luptă surdă, oarbă mai degrabă, împotriva primejdioasei căderi în spirală, luptă care consta aproape exclusiv dintr-o apăsare puternică, practic la limita puterilor mele, pe pedala dreaptă a comenzii direcţiei, paralel cu strădaniile de a verifica efectul manevrelor prin indicaţiile pe care mi le dădeau instrumentele de bază. În spatele ferestruicii giro-direcţionalului, cifrele defilau lent, fără oprire ; ceea ce însemna că nu mai stăpîneam aparatul şi că acesta vira tot timpul spre stînga, descriind un cerc larg. În ceea ce priveşte orizonturile artificiale, ei bine, indicatoarele părăsiseră demult poziţia lor obişnuită, aproape fixă, în linie cu reperul principal, spre a se plimba haotic în interiorul cadranelor ; ceea ce însemna că avionul se înclina brutal, cînd într-o parte cînd în alta, şi că botul se aplecase mult în raport cu orizontul real, fără ca eu să mai pot face ceva pentru a îndrepta lucrurile.

Exact în momentul acela mi-a fost dat să trăiesc drama cea mai tragică şi cea mai ruşinoasă pentru un pilot. Fiindcă toţi piloţii sînt cam orgolioşi, şi mîndri de aptitudinile lor, oricare le-ar fi poziţia pe scara de eşaloane a profesiunii lor.

Am trăit deci această ruşine dezgustătoare de a-mi simţi piciorul drept tremurînd, piciorul care lupta împotriva presiunii exercitată pe cîrma de direcţie. Tremurul nu e cuvîntul exact, piciorul nu-mi tremura, el descria

adevărate salturi ritmice de o considerabilă amplitudine și-mi era imposibil să-l tăpînesc.

Un val de sînge înghețat mi-a străbătut tot corpul, din cap pînă în picioare. Într-o fracțiune de secundă am și întrevăzut dimensiunile dezastrului, de neînlăturat de acum înainte. Mă simțeam pierdut. Presiunea palonierului era extrem de puternică, este adevărat, dar știam foarte bine că piciorul începuse să salte din cu totul alte motive : îmi era frică ! O mare spaimă pusese stăpînire pe mine.

Nu mai exista nici o îndoială și nici o speranță : eram într-o situație fără scăpare. Îmi era o frică nebunească că voi pierde definitiv controlul aparatului, simțeam instinctiv apropierea acestui greu moment, atît de înspăimîntător, care fără îndoială nu avea să întîrzie prea mult... deoarece începusem să nu mai fiu stăpîn pe mine. Și mă mai temeam, de asemenea, sau poate în primul rînd, ca nu cumva copitolul meu să-și dea seama că mi-e frică !... Eram sigur că Alcob remarcase oribilele salturi ritmice ale genunchiului meu drept, care continua să se ridice și să coboare nervos, incontrolabil, ca un prim semn al marelui și apropiatului dezastru.

Zgomotele din cabină se schimbaseră total. Acordul armonios al celor două motoare făcuse loc mugetului puternic al singurului motor care funcționa solicitat pînă la refuz, și părea din clipă în clipă gata să explodeze în mii de bucățele. Zgomotele de pe parbriz și de pe tabla fuselajului se schimbaseră și ele cu desăvîrșire, căci aerul, zăpada și gheața se izbeau acum cu mult mai puțină forță. Zburam foarte încet. Avionul părea suspendat, agățat aproape inert de motorul acela care continua să funcționeze ca prin minune și ne menținea totuși în aer. Elicea dreaptă, cu care vîntul se juca, continua să se învîrtească precum aripile unei mori de vînt, fără forță proprie. Au-

zeam și simțeam aerul care șuiera printre palele elicii, forțînd motorul să se învîrtească în gol, și tocmai intensitatea șuieratului îmi îngăduia să evaluez intensitatea frînării pe care o producea această rotire inutilă.

Nu voi reuși niciodată să descriu chinurile pe care le îndurau tălpile și picioarele mele. Luptam ca un disperat, apăsînd cu toată puterea pe pedale, cu nervii încordați; simțeam prin comenzi, prin această presiune, da, simțeam vibrînd aparatul, și puteam măsura cu exactitate valoarea reală a precarei stabilități pe care o mai păstrăm. Era extrem de dificil să mențin aparatul în zbor orizontal sau în linie dreaptă, și în fiecare clipă mi se părea că totul avea să se sfrîșească.

Am mai așteptat încă puțin timp un ipotetic miracol. Apoi, cum nu îmi mai rămînea altceva de făcut, am apucat comanda elicei stîngi și am tras-o încet înspre înapoi, cu nespus regret, punînd-o astfel în poziția „drapel" — poziția care opunea cea mai mică rezistență aerodinamică.

Pe măsură ce palelele elicei pivotau pe axe, pentru a se bloca în cele din urmă paralel cu direcția de deplasare a avionului, simțeam cu o ușurare de nedescris cum se reduce progresiv efortul pe care trebuie să-l fac pentru a apăsa pe pedala dreaptă.

Elicea continua să se învîrtească, dar rotirile ei erau din ce în ce mai lente, pe măsură ce unghiul palelor se apropia de zero. Șuierăturile aerului, care înainte forța palele să se învîrtească, dispăruseră acum cu desăvîrșire. Apoi elicea rămase încremenită.

În acest timp furtuna continua să se încrînceneze împotriva aparatului nostru. Tone și tone de zăpadă și gheață se sfărîmau neîncetat de geamuri. Nu vedeam nimic, absolut nimic, nimic decît acest interminabil potop alb și cenușiu, un tot opac din care acum eram siguri că nu vom mai ieși niciodată.

Exact același lucru mi s-a întîmplat cu șase ani în urmă, în timp ce traversam Cordilierii pe o furtună asemănătoare, și cînd, pentru ultima oară, îmi spuneam, mă voi mai putea gîndi la mama mea. Plecasem din casa părintească la cincisprezece ani, să lupt împotriva cotropitorilor hitleriști și să devin pilot. Îmi atinsesem scopul și devenisem pilot de vînătoare ; apoi, mai tîrziu am devenit pilot profesionist. Zburasem peste toate continentele și prin toată lumea și acum, pe neașteptate, apropierea morții mă făcea să-mi aduc aminte că am o mamă, o mamă care m-a așteptat zeci de ani, și pe care eu o făcusem de multe ori să plîngă pentru că n-am mai fost niciodată pe-acasă.

Printre milioanele și milioanele de fulgi albi care se zdrobeau în fața mea, pe acest gigantic ecran format dintr-o masă alburie, am avut așadar neasemuita fericire de a revedea chipul bătrînei mele mame. O vedeam deci pentru ultima dată acolo, foarte departe, în sătucul acela francez care era al meu, și în care n-o să mă mai întorc niciodată. Mama e în spatele casei, îndoită din mijloc, în grădină, și culege crizantemele pe care le sădise tata. Părea că mă vede și mă privește trist, cu resemnare, repetînd mereu aceleași cuvinte :

„Vezi ?... Ți-am spus eu !... Cu mașinile astea trebuia s-o pățești odată și odată !... Ce să fac dragul meu ?... n-ai vrut niciodată să mă asculți !..."

Cu o mînă își ridică poala șorțului ca să-și șteargă ochii. Dar nu plînge. Nu ! mama nu plînge. Ochii-i sînt înroșiți și fără expresie, dar nu plînge.

Atunci, în sfîrșit, mi-a fost dat să înțeleg că eu, fiul ei, eram de mult mort pentru ea și că nu-i mai rămăsese nici o lacrimă ca să mă plîngă.

Apoi viziunea a dispărut. Altă rafală de zăpadă, mai violentă decît celelalte, o smulse de pe parbriz. Eram iarăşi singur, cu lupta mea, cu profesiunea pe care mi-o dorisem, încercînd totuşi o profundă melancolie la gîndul că mi-am dedicat viaţa acestei meserii pe care singur mi-o alesesem şi îmi legănase visurile încă din copilărie. Mi-am realizat visul, se înţelege, după nenumărate dificultăţi, dar mi-am pierdut familia.



Pentru majoritatea oamenilor, un avion bimotor e un avion care posedă două motoare : deci, dacă se opreşte unul, continuă să zboare liniştit cu celălalt !... Toţi piloţii de avioane echipate cu motoare cu piston ştiu că lucrurile nu stau chiar aşa, şi că foarte puţine aparate sînt în realitate capabile să-şi continue zborul cu un singur motor. Mai mult chiar, cele care ar putea-o face nu se pot menţine în zbor decît în anumite condiţii, la o viteză foarte redusă, foarte apropiată de ceea ce se numeşte limită de viteză şi supunînd la eforturi extrem de dure motorul rămas în funcţiune. În general, e o soluţie doar pentru a putea ajunge la un aerodrom relativ apropiat.

Piloţii ştiu că această viteză minimă de control este extrem de greu de menţinut şi că ea depinde de o serie de factori. Dacă această viteză scade sub o anumită valoare, aparatul scapă de sub controlul comenzilor, se înscrie într-un fel de spirală descendentă sau cade ca o frunză moartă. Pe de altă parte, dacă viteza creşte, iar avionul nu mai poate fi oprit din cădere, pierderea de altitudine poate deveni fatală... Ambele situaţii pot avea un deznodămînt tragic.

Să conduci un avion bimotor cu un motor oprit, chiar pe vreme frumoasă, e o manevră dintre cele mai delicate,

iar piloţii caută totdeauna să ascundă pasagerilor aceste dificultăţi. Majoritatea piloţilor se antrenează des pentru a face faţă unei astfel de eventualităţi ; o bună parte însă preferă să se gîndească la o atare situaţie cît mai puţin. E vorba de o filosofie, poate nu prea realistă, dar care fără îndoială nu dă bătaie de cap.

În ceea ce ne priveşte, căci mă refer şi la copilotul meu, am luptat amîndoi constant, nu pentru a ne perfecţiona tehnica zborului cu un singur motor, ci în special pentru a desăvîrşi o tehnică de întreţinere capabilă să ne pună la adăpost de orice pană de motor. Am executat totdeauna noi înşine atît lucrările mărunte, cît şi reparaţiile cele mai delicate şi, practic, avionul nostru, în cei zece ani de existenţă, n-a trecut prin nici un atelier decît, fireşte, atunci cînd i s-au făcut reparaţii generale. Paralel cu căutarea unui sistem de întreţinere cît mai bine pus la punct, am fost mereu preocupaţi să studiem şi să ameliorăm tehnicile de operaţiuni tocmai pentru a elimina orice posibilitate de pană la motor.

Personal consider că am fost pe deplin răsplătit pentru eforturile mele, deoarece, de-a lungul a treizeci de ani de pilotaj, n-am avut nici o defecţiune tehnică.

Dar să revin la drama din 22 iulie 1971 care nu avea nimic comun cu o pană de motor, propriu-zisă. Nu era o deficienţă mecanică. Era vorba de un defect de fabricaţie sau cel puţin de o insuficienţă a unuia din sistemele aparatului.

De-acum, preocuparea principală devenise motorul drept : trebuia, cu orice preţ, să menţin viaţa acestui motor, care continua să funcţioneze normal şi de care depindea nemijlocit propria noastră existenţă. Motorul lucra cu 90% din puterea nominală : fusesem obligat să împing aproape pînă la fund maneta de gaz, căci creşterea regimului era absolut necesară pentru a menţine aparatul în zbor. Simţeam că motorul suferă, îl auzeam urlînd în su-

prasarcină, și totuși abia dacă reușeam să ne menținem în zbor orizontal. Era evident, chiar și pentru o ureche profană, că motorul nu ar mai fi putut suporta o funcționare prelungită în asemenea condiții.

Temperatura la chiulasă și la ulei urcase alarmant de mult, și o teribilă neliniște mă cuprindea ori de cîte ori priveam spre manometrul prețiosului fluid. Indicatorul consumului de combustibil depășise 250 livre pe oră, adică de două ori și jumătate mai mult decît consumul orar normal al acestui motor în regim de croazieră economică.

Un singur instrument, din cele care funcționau, indica o scădere de valori, dar cifra de pe cadran nu reprezenta nici un avantaj pentru zborul nostru, dimpotrivă, deoarece era vorba de indicatorul de viteză. Trista realitate era că viteza se redusese aproape la jumătate față de cea normală, ceea ce nu simplifica deloc situația.

Viețile noastre atîrnau acum de un fir de păr și depindeau direct de doi factori absolut vitali : în primul rînd se cerea să pilotăm cu cea mai mare finețe și precizie. În al doilea rînd, cu orice preț trebuia să menținem viața motorului ce ne mai rămăsese. Cea mai măruntă eroare, oricît de infimă, putea de acum înainte să însemne sfîrșitul nostru, într-o secundă, fără să mai avem putința de a o remedia.

Personal, nu-mi mai făceam nici o iluzie în privința posibilităților noastre de supraviețuire. Dar Alcob ?... M-am gîndit deseori la el, și din cînd în cînd îl priveam pe furiș, fără să mă vadă, cu o mare îngrijorare. Îl vedeam așezat alături de mine comportîndu-se firesc, ca de obicei, fără ca în mișcări să i se vadă vreun semn de nervozitate. Mă întrebam mereu :

„Oare Alcob își dă seama că sîntem pierduți, iremediabil pierduți, fără nici o posibilitate de a ne salva ?..."

Eram foarte tulburat din această pricină, nu ştiam, realmente, ce să fac, dacă trebuie să-i spun adevărul sau să-l las să mai creadă în propriile-i iluzii, dacă totuşi îşi făcuse vreuna.

Alcob avea doar cîţiva ani de pilotaj, şi numai de doi ani zbura cu mine. Am trecut împreună prin multe furtuni de toate felurile, mai peste tot, pe o bună parte a continentului, dar n-am întîlnit niciodată o situaţie într-adevăr înspăimîntătoare. Toate zborurile noastre s-au desfăşurat fără nici un fel de inconveniente.

Situaţia mea era cu totul alta. Aveam cu cincisprezece ani mai mult decît copilotul meu, şi o experienţă incomparabil mai vastă. Cred că pot afirma că-mi cunoşteam bine meseria, sub toate aspectele. Acum însă era pentru prima oară că treceam prin astfel de împrejurări, şi de aceea îmi era uşor să-mi întrevăd soarta. Treizeci de ani de pilotaj, de zboruri aventuroase pe toate latitudinile, în toate condiţiile posibile şi imaginabile, îmi spuneau acum că din această călătorie nu ne vom mai întoarce.

Respiram cu greu. Simţeam o puternică presiune pe fiecare centimetru al corpului, ca şi cum aerul ar fi devenit de o sută de ori mai dens, dintr-o dată, sau de parcă un gigantic cerc s-ar fi închis în jurul nostru şi începea acum să se strîngă fără milă, strivindu-ne sub apăsarea lui. Acest cerc nu era o iluzie, nici o viziune, era pur şi simplu cercul rezultat din raza de acţiune ce ne mai rămăsese, şi care se restrîngea considerabil, datorită reducerii vitezei şi creşterii consumului de combustibil.

Gîndurile şi reacţiile mele interioare se schimbau necontenit, trecînd de la o extremă la alta, într-o fracţiune de secundă. Mi-era frică, simţeam un tremur înăuntrul meu, dar îmi dădeam la fel de bine seama că tremur din tot corpul, şi simţeam cum frica progresează, cum se trans-

formă încetul cu încetul într-o adevărată spaimă, care pătrundea adînc în mine, amenințînd să-mi anuleze toate facultățile fizice și psihice. Mă gîndeam la moarte și îmi era groaznic de frică ; o simțeam dîndu-ne tîrcoale sau chiar prezentă, ascunsă undeva în dosul acelor care indicau minutele, poate chiar în spatele secundarului.

Fără să putem comunica prin radio cu stațiile terestre, fără nici o indicație din partea aparatelor de navigație, în mijlocul celei mai implacabile furtuni pe care o văzusem vreodată, primeam acum această adevărată lovitură de grație : pierderea motorului stîng.

Ce mai puteam face ?... Ce mai puteam nădăjdui ?... Să ne tîrîm cu un motor solicitat la maximum, care putea exploda dintr-un moment într-altul ?... Și pentru a ajunge unde ?... Și cum ?... Cu această viteză de croazieră redusă la o cifră ridicolă ?... Toate aeroporturile erau închise din cauza lipsei totale de vizibilitate. Condițiile meteorologice erau peste tot la fel de proaste, excepție făcînd în această privință aeroportul acela — foarte îndepărtat acum — care fusese primul nostru punct de destinație. Dar oprirea motorului îl împinsese la o depărtare care pentru noi devenise acum siderală. Zonele de timp frumos erau dincolo de distanța pe care o puteam noi parcurge, dat fiind consumul enorm de combustibil al motorului drept, ca și faptul că nu puteam alimenta motorul drept cu benzina din rezervorul principal stîng. Nici nu mai putea fi vorba să ajungem la Trelew !

Dacă măcar am fi putut vedea o fîșie de cer, sau de pămînt !... Pentru noi ar fi însemnat un moment de repaus, de răgaz, o ușurare, o speranță poate. Dar nu se vedea nimic ! Absolut nimic. Nici cea mai neînsemnată spărtură în nori, cea mai slabă vizibilitate. Nici măcar un semn la orizont ; geamurile nu ne mai ajutau acum decît ca să

respingă zăpada și gheața care le făceau să vibreze neconteriit, iar noi ne pierduserăm orice speranță că am putea vedea sfîrșitul acestei furtuni infernale.

În acest timp, în bietul meu creier, chinuit, măcinat, suprasolicitat de încordare, se învîrteau sute de idei pe care le respingeam apoi una cîte una.

M-am hotărît brusc : coborîm, imediat, cît mai repede posibil, și fără să mai așteptăm, bineînțeles, autorizația de la „Comodoro Control". Nici nu se mai punea problema să iau contact cu „Comodoro" ! Dar de ce să cobor ?... Pentru că eram foarte sus, fiindcă pe ruta urmată de noi nu se găseau munți, ci doar niște coline de importanță relativ mică. Aveam deci tot dreptul să sper că la o altitudine mai mică aș putea găsi condiții meteorologice mai bune. S-ar putea ca între două straturi de nori să găsim un spațiu de senin... sau, cine știe ?... S-ar putea ca pînă la urmă să zărim pămîntul, dacă stratul de nori nu e prea jos !... Mai exista și eventualitatea de a trece printr-o zonă mai puțin rece, ceea ce ar fi făcut posibilă repunerea în funcțiune a motorului stîng.

Mă convinsesem pe mine însumi de justețea acestor idei, pentru a găsi forța necesară executării manevrei. Doream cu desperare să pot crede că deocamdată nu e totul pierdut și că ne mai rămînea încă o carte pe care puteam miza. Cu aceste foarte slabe speranțe am început coborîrea, nu fără să fi aruncat în prealabil o ultimă privire spre termometrul de temperatură exterioară, care dealtfel nu se clintise, încă de la plecare, și marca în jur de 20° centigrade sub zero.

A fost însă mai mult decît o coborîre : un adevărat plonjon. Pentru că aveam trenul de aterizare și flapsurile scoase, manevra devena ușor de executat și putea fi făcută cu rapiditate : parcă și avionul, în asemenea condiții, nu cerea decît să coboare. Pe de altă parte, aceleași obsta-

cele aerodinamice — trenul și flapsurile — reducînd viteza, permiteau pierderea altitudinii menținînd în același timp un regim de putere ridicat. Se înțelege de la sine că păstrarea acestui regim era absolut necesară, deoarece trebuia evitată cu orice preț răcirea cilindrilor, căci scăderea temperaturii ar fi provocat imediat blocarea cu gheață și a motorului care încă mai funcționa.

Coborîrea noastră continua într-un ritm de două mii picioare pe minut, în căutarea imposibilului și din imboldul celei mai dulci dintre iluzii.

Unsprezece mii de picioare... zece... nouă... opt mii... Alcob, ca și mine, se uita cu aviditate prin plexiglas, căutînd să descopere chiar și cea mai mică schimbare a condițiilor de zbor, din punctul de vedere al vizibilității sau al temperaturii.

Nimic, totuși. Nici cea mai mică modificare a condițiilor meteorologice, cu excepția, poate, a unei ușoare creșteri a temperaturii exterioare. După o coborîre de patru mii de picioare, prin parbriz vedeam același spectacol deprimant. Vizibilitatea se reducea cam pînă la jumătatea distanței ce ne separa de botul avionului. Restul, adică locul unde se afla priza de aer și unul din suporții antenei de bandă laterală rămîneau ascunse în același văl implacabil și de nepătruns format din zăpadă și gheață.

Subit însă, temperatura exterioară începu să crească. Am fost eu însumi surprins să citesc pe termometru 8° sub zero. Fenomenul prezenta un mare interes, se-nțelege, dar... Căci exista un dar. Într-adevăr, creșterea temperaturii exterioare ne îndepărta de zona de formare a gheții în admisie, dar eram pe cale să intrăm în zona cea mai propice pentru formarea jivrajului pe aripi: chiar, asta ne mai lipsea !... Formarea unui strat de gheață cît de subțire pe aripi, în situația prin care treceam, pentru

noi ar fi însemnat ceva aproape asemănător cu un zid ce ni s-ar fi ridicat în față.

Spre norocul nostru am fost cruțați de această nouă nenorocire și, la șase mii de picioare, m-am hotărît să opresc coborîrea. Să oprești coborîrea pare foarte ușor de spus sau de scris, eu însă nu eram deloc sigur că voi reuși, într-adevăr, să pun capăt pierderii de înălțime. Cîtă vreme avionul cobora, treaba era simplă, căci viteza astfel cîștigată permitea comenzilor să răspundă destul de corect solicitărilor. Dar noua manevră mă îngrijora, fiindcă știam că viteza avea să scadă, iar comenzile nu vor mai fi atît de prompte, în sfîrșit, știam că nu e deloc ușor să spui altimetrului să se oprească exact la cifra șase și să rămînă acolo.

De bine de rău, smucind cînd într-un sens cînd într-altul palonierul și manșa, aproape că am reușit să stabilizez aparatul grație instrumentelor care continuau să funcționeze. Mi-a fost mai cu seamă greu să aliniez reperele orizontului artificial, care semănau uneori cu un balansoar ; transpiram și gîfîiam, căci manevra îmi ceruse un efort cumplit, obligîndu-mă să observ în permanență și să interpretez diversele instrumente de zbor. Se înțelege că nu mai eram prea sigur dacă de acum înainte mă mai puteam încrede în aceste instrumente de bază, absolut indispensabile pentru a menține altitudinea aparatului pe timpul cît va mai dura furtuna.

Am omis să menționez că odată cu oprirea motorului stîng au ieșit automat din funcțiune și accesoriile pe care acesta le antrena în mod obișnuit, iar între acestea, două agregate esențiale : un generator de 100 amperi și o pompă de vid pentru giroscoape. Din această cauză sursa noastră de energie electrică se redusese la jumătate, la fel ca și sursa de acționare a aparaturii giroscopice. Situația se putea deci complica foarte periculos în această privință,

mai ales din punctul de vedere al energiei electrice, căci generatorul ce ne mai rămăsese era supus acum unui efort dublu decît cel obişnuit.

Şi totuşi, instrumentele continuau să funcţioneze normal. Deşi, dacă stau să mă gîndesc mai bine, trebuie să spun că în cazul cînd s-ar fi ivit o anomalie în funcţionarea orizonturilor artificiale, nici Alcob nici eu n-am fi reuşit s-o detectăm, dat fiind faptul că nu aveam la dispoziţie nici cel mai neînsemnat punct de referinţă.

Şase mii de picioare, deci, zbor orizontal. Am băgat trenul de aterizare şi flapsurile şi m-am străduit să pun în acţiune diversele compensatoare cu care erau prevăzute direcţia, profundorul şi eleroanele, astfel încît să obţin un reglaj pe cît cu putinţă perfect, capabil să stabilizeze aparatul pe noua sa traiectorie, adaptînd comenzile la noua viteză.

Am aruncat din nou o privire spre termometrul care indica temperatura exterioară : se menţinea la aceeaşi valoare de 8° centigrade sub zero. Această diferenţă considerabilă faţă de temperatura pe care o avusesem anterior la douăsprezece mii de picioare a făcut să se nască în mine o speranţă nebunească ; într-adevăr, aveam motive să fim optimişti de acum înainte şi puteam risca o încercare de a repune în funcţiune motorul stîng. Aerul prin care zburam acum nu mai prezenta nimic neobişnuit, iar noi am zburat de foarte multe ori în condiţiile unei temperaturi identice.

Alcob îmi urmărea cu atenţie toate gesturile ; mi s-a părut că se mai însufleţise de cînd ne-am stabilizat la şase mii de picioare. Noi n-am comentat situaţia, n-am făcut nici măcar un schimb de păreri şi totuşi ghiceam că secundul meu îmi presimte intenţiile, că aşteaptă cu nerăbdare manevrele următoare, trăind cu anticipaţie rezultatele, cu acelaşi optimism ca şi mine.

Am împins energic spre tabloul de bord maneta elicei stîngi, aducînd-o pînă la nivelul la care se găsea maneta motorului drept... Cu o extremă nelinişte privirea mi se concentrase pe vîrful palei celei mai apropiate de geamul meu. Am văzut clar cum începe să se mişte şi cum pivotează lent pe ax pentru a reveni încetul cu încetul în poziţia normală de funcţionare.

În clipa cînd cele trei pale au ajuns la un unghi de aproximativ patruzeci de grade, elicea a început să se rotească uşor, apoi s-a oprit, şi din nou a făcut o tentativă de rotire foarte lentă, care ne-a tăiat respiraţia. Şi, dintr-o dată, elicea s-a ambalat.

Am simţit în propriul meu corp impactul puternic al frînării brutale care dovedea că elicea se învîrteşte, dar numai datorită vitezei aparatului, prin acţiunea aerului care se izbea de pale. Frînarea a redus din nou acea îngrozitoare creştere a presiunii pe partea dreaptă a palonierului. Puţin a lipsit ca să pierd cu desăvîrşire controlul avionului. Într-adevăr, cele două orizonturi artificiale, pe care între timp le neglijasem complet, indicau că avionul s-a înclinat pînă la aproximativ 90 de grade. Şi totuşi, nu mi-am dat seama de nimic. Din nou a trebuit să lupt cu înverşunare ca să restabilesc echilibrul şi să reduc în limitele normale reperele orizonturilor artificiale.

Abia am reuşit să stabilizez avionul, cînd dintr-o dată, un fel de buşitură cumplită dădu totul peste cap. Reperele au sărit, literalmente, din poziţiile lor, iar cifrele care indicau direcţia începură să alunece ca smintite pe cele două giro-direcţionale. Toate acestea s-au petrecut în vacarmul unui formidabil uruit ; da, un formidabil uruit se auzea cu brutalitate, venind dinspre motorul stîng !... Maşina reînviase cu o forţă colosală, care mă surprinsese şi care întorsese avionul cu vreo 30 de grade spre dreapta fără

ca eu să pot interveni cu promptitudine, mai ales din cauza compensatoarelor pe care, evident, eu le acţionasem în condiţiile zborului cu un singur motor ; acum trebuia cît mai repede posibil, să le readuc în poziţia neutră, adică la centru.

Am avut senzaţia că reîncep eu însumi să trăiesc şi să respir pe măsură ce uruitul creştea în intensitate. O bucurie formidabilă, de nedescris mă cuprinsese. În primele clipe, însă, n-am îndrăznit să scot un cuvînt, n-am îndrăznit să exteriorizez nimic din ce simţeam, atît de incredibilă era această miraculoasă repunere în funcţiune a motorului.

Alături de mine, Alcob schimbă poziţia piciorului său stîng şi îşi relaxă braţele. Nici el nu pronunţă nici un cuvînt, dar simţeam că, la fel ca mine, copilotul îşi dădea seama că soarta ni se schimbase radical într-o singură clipă, iar noi parcurgem acum drumul de întoarcere spre tărîmul celor vii.

Eu am rupt primul tăcerea :

„Bueno Alcob !... Parece que hoi no era el dia para morir !".

Făcusem reflecţia clasică şi stupidă : „Se pare că nu astăzi ne-a fost scris să murim !..." — în timp ce puneam la punct diferite reglaje, reducînd presiunea la admisie, ajustînd comenzile elicelor, etc... Formidabila tensiune interioară, neliniştea îngrozitoare dispăreau dintr-o dată alungate în uitarea trecutului !... Motorul reînviase !... Mă simţeam fericit, nespus de fericit şi explodam pe dinăuntrul meu de o bucurie şi de o satisfacţie imposibil de descris. Care a durat cinci secunde... zece, poate !... dar nici una mai mult !... Da... bucuria noastră a durat... cît durează visele. Şi ce vis frumos !...

Din nou am simţit presiunea aceea turbată pe pedala dreaptă, şi frînarea brutală în special în partea stîngă a avionului, frînarea care părea că vrea să ne dea peste cap cu tot dinadinsul. Presiunea la admisie la motorul stîng, care atinsese, totuşi, 25 de degete la un moment dat, a scăzut la zero într-o secundă. Mă uitam terorizat la mişcarea acului care se lăsa în jos fără vlagă, cu un pneu plesnit.

Puternicul uruit încetase în partea stîngă. Elicea continua să se învîrtească, la fel ca data trecută, datorită vitezei, şi acţionînd ca o frînă teribilă.

Şi Alcob şi eu am rămas înmărmuriţi, fără să scoatem o vrobă. Aşteptam !... Am aşteptat o eternitate repetarea miracolului !... Revenirea la viaţă !... Şi totuşi, nimic !... Nu s-a mai petrecut nimic !...

În culmea desperării a trebuit să pun din nou elicea în poziţia „drapel“ căci altfel riscam să nu mai pot stăpîni aparatul.

A trebuit din nou să fac apel la compensatoare şi să reglez comenzile pentru a putea menţine aparatul cît mai aproape de poziţia orizontală. Este adevărat că pentru noi poziţia „orizontală“ dispăruse de mult, şi că ea nu mai exista decît în interpretarea dată de cîteva instrumente de care acum ne îndoim. Uneori, cînd supravegherea altor comenzi şi a altor instrumente mă obligau să neglijez pentru puţină vreme acel preţios auxiliar care era orizontul artificial, regăseam reperele într-o poziţie incredibilă, aş zice chiar desperată. Erau atunci necesare lungi minute de eforturi, de retuşuri, de corecţii pentru a putea îndrepta, cît de cît, situaţia. Reperul mobil al acestui instrument, care plutea cînd deasupra cînd dedesubtul celui de referinţă, îmi sugera tot timpul o barcă imensă, zgîlţîită de valuri enorme, în voia soartei, şi care se putea răsturna dintr-o clipă într-alta.

Fapt e că modificarea de altitudine a avionului, acționarea comenzilor, accelerarea şi reducerea motoarelor nu-mi permiteau să mă concentrez numai asupra orizonturilor artificiale. Şi de aceea, de cîte ori priveam din nou la aceste instrumente, eram chemat la ordine, primeam un fel de preaviz înainte de a ne răsturna, un preaviz care, în orice moment, putea să fie ultimul.

Am fost foarte tulburat cînd a început și cînd, atît de repede, a încetat uruitul, dar faptul că motorul începuse totuşi să funcţioneze mi-a dat totuşi un dram de speranţă. Era posibil ca în cazul cînd am coborî mai mult să dăm peste condiții mai bune.

Am luat deci hotărîrea să mai cobor, dar de data aceasta reducînd ritmul coborîrii la 500 de picioare pe minut, cu trenul de aterizare şi flapsurile escamotate, și continuînd să supraveghez mai atent ca oricînd toate instrumentele aparţinînd acestui brav motor care continua să ne menţină în aer înfruntînd furtuna.

La patru mii de picioare am oprit coborîrea. Am așteptat o vreme. În cap mi se învălmășeau tot felul de idei. Îmi dădeam seama că, în total, pierdusem 8.000 picioare din cele 12.000 de la început și că pînă acum n-am cîştigat mare lucru în schimb. Scopul coborîrii era să găsim o zonă senină, sau o zonă de aer cald astfel încît să putem fie să pilotăm mai uşor, fie să repunem în funcțiune motorul stîng. Deocamdată însă, manevrele n-au fost încununate de prea mult succes.

Dacă temperatura continua să crească pe măsură ce coboram, nu la fel stăteau lucrurile şi cu vremea. Situaţia meteorologică nu s-a schimbat deloc. Furtuna continua mai dezlănţuită ca oricînd. Îngrozitorul monstru ce ne stătea în faţă continua să arunce tone și tone de zăpadă peste sărmana noastră mașină. Zăpadă !... Zăpadă !... Mereu și

mereu zăpadă !... Fără să se ostoiască o fracţiune de secundă !... O zăpadă deasă, necruţătoare, care se izbea cu furie de parbriz şi nu ne lăsa să vedem nimic în jurul nostru, nici măcar pentru o clipă.

Eram hotărît să fac o nouă încercare de a repune motorul în funcţiune la altitudinea la care ne aflam. Trebuia cu orice preţ să pornesc motorul, fără de care, mai mult ca sigur, ne-ar fi fost imposibil să ieşim din această situaţie.

Am procedat de data aceasta cu mai multă prudenţă. În primul rînd m-am asigurat că avionul era perfect stabilizat pe orizontală. Eram gata, mental mai ales, să încasez din nou formidabilele smuceli şi salturi, dintr-o parte într-alta, în caz că aş fi repus motorul în funcţiune. În aceste condiţii deci, am procedat încă o dată la o serie de manevre, asemănătoare cu cele precedente, deşi de data aceasta eram total lipsit de optimism.

Elicea începu să se învîrtească, ambalîndu-se la început sub efectul vîntului ce se izbea în unghiul de atac al palelor. Apoi nimic... Doar frînarea clasică, schimbarea bruscă a direcţiei spre stînga şi periculoasele oscilaţii ale orizonturilor artificiale.

Cîteva secunde de aşteptare... însoţite de o luptă sălbatică pentru a menţine aparatul în poziţie dreaptă. Am fost silit să accept situaţia şi să bat în retragere ; am început să inversez succesiunea manevrelor pentru a opri din nou rotirea elicei, ceea ce avea măcar avantajul că puteam să stăpînesc avionul şi să-i menţin poziţia de zbor. Nici Alcob nici eu n-am făcut nici un comentariu, n-am schimbat o vorbă. M-am hotărît să cobor din nou, încă puţin ; şi plonjonul începu orbeşte.

Pentru noi toată lumea se reducea la cadrane, ace indicatoare şi cifre. Restul universului dispăruse de multă

vreme. Nu mai existau decît instrumentele prin care căutam să ne găsim drumul și să supraviețuim. Unele cifre ne spuneau că mergem repede sau încet, altele ne indicau că mergem spre nord sau spre sud, poate spre vest !... Iar o pereche de repere, pe două aparate asemănătoare, ne avertiza din timp în timp : „Botul se lasă în jos !... Botul se ridică !... Aripa dreaptă se apleacă !... Aripa stîngă se afundă !..." Un alt instrument ne amintea că ajunseserăm la două mii de picioare altitudine !... Priveliștea era mereu aceeași, iar noi eram încercuiți și hărțuiți de același infern de zăpadă și gheață, eram cu zece mii de picioare mai jos decît la începutul dramei. Acest lucru ni-l confirmă acum două instrumente de mare precizie : cele două altimetre de bord. Ele ne semnalau totodată că eram foarte aproape de sol, poate chiar prea aproape, și că dintr-o clipă într-alta ne puteam lovi de o colină ce ni s-ar fi ivit în cale, fără să izbutim să o evităm și fără măcar să o fi remarcat din timp.

Da, altimetrele indicau două mii de picioare !... Dorința mea desperată de a vedea măcar o fîșie de pămînt mă împinsese, în cele din urmă, la această nebunie : să cobor pînă la două mii de picioare fără să pot vedea nimic ! Două mii de picioare !... O cifră îngrozitoare, care mă readucea acum la realitate. Eram surprins să constat că încă nu ne-am zdrobit și în acel moment mi-am dat seama că sfîrșitul ne era aproape.

Am oprit coborîrea, definitiv de data aceasta, îngrozit în sinea mea. Furtuna continua să ne hărțuiască fără milă ca și pînă acum. N-am dobîndit nimic coborînd ; n-am găsit nici o zonă mai senină, nici un spațiu de vizibilitate între două straturi de nori. N-am găsit nici o spărtură care ne-ar fi îngăduit să ne mai tragem sufletul cîteva secunde. Și, bineînțeles, nu vedeam deloc pămîntul. Știam că e

foarte aproape de noi și că nu-l vedem, îi simțeam instinctiv prezența, deoarece chiar și fără altimetre ne dădeam seama că sîntem la două mii de picioare deasupra nivelului mării. Iar pentru perimetrul în care ne aflam noi, hărțile indicau 4.000 picioare ca altitudine minimă de menținut în zborul instrumental. Or, noi ajunseserăm la 2.000!... La jumătate !... Și știam că dedesubtul nostru, lateral și în față, se ridica un șir de dealuri, relativ joase, ale căror culmi însă puteau foarte bine să ajungă la înălțimea aparatului nostru.

Pierduserăm 10.000 picioare pentru nimic, 10.000 picioare risipite, 10.000 picioare la care am renunțat prostește, fără să cîștigăm altceva decît o creștere considerabilă a pericolului, o nebunească apropiere de sfîrșitul inevitabil.

Din punct de vedere meteorologic, la altitudinea extrem de periculoasă pe care o atinseserăm, nu se înregistra decît o diferență cu totul neînsemnată. Temperatura exterioară se apropia acum de 0° centigrade. Pe de altă parte, fulgii de zăpadă și-au schimbat considerabil aspectul. Erau mult mai mari, mai deși și, în același timp, mult mai moi. Zgomotele pe parbriz se schimbaseră mult, nu se mai auzea răpăitul măruntelor cristale de gheață, ci doar izbiturile înfundate ale zăpezii moi ce se zdrobea în fața ochilor noștri.

M-am hotărît să risc a treia și cea din urmă încercare de a repune în funcțiune motorul oprit. Înainte de a începe ciclul operațiunilor, am rămas totuși indecis cîteva secunde, cîntărind în sinea mea riscurile groaznice pe care le comporta această manevră la altitudinea noastră. Oricît ar părea de incredibil, mi-am analizat în primul rînd propria-mi condiție fizică, încercînd să evaluez forța și precizia mișcărilor de care mai eram capabil. M-am bucu-

rat să constat că mîinile și picioarele continuau să acționeze corect pentru a menține reperele orizonturilor artificiale la locurile lor. Mi s-a părut că sînt gata să înfrunt această ultimă și cumplită încercare. Deși în mine însumi se dădea o cumplită luptă și tremuram ca o frunză moartă, am reușit să nu-mi exteriorizez frămîntările.

Măsurînd toate riscurile, evaluînd valoarea lor exactă și gata fiind pentru ultima bătălie, m-am decis în cele din urmă să-mi încerc norocul. Pentru a treia oară deci după prima sa oprire, elicea stîngă începu să se învîrtească. Am auzit, bineînțeles, șuieratul acela perfid, am simțit din nou zguduiturile și smuciturile și formidabila frînare. Aparatul se clătina, zdruncinat cu sălbăticie de lupta interioară a tuturor elementelor mecanice care refuzau să funcționeze. Indicatoarele orizonturilor artificiale lua cele mai fanteziste poziții de parcă aparatul nostru ar fi trecut printr-o vîltoare. Iar altimetrul !... Altimetrul, acest instrument căruia de acum înainte îi era absolut interzis să se mai miște, altimetrul începu să coboare. Am văzut clar cum acul se lăsa în jos, arătîndu-ne că iarăși coborîm. Era deci sfîrșitul.

Motorul nu răspundea la comenzi. Nu se auzea decît șuieratul și mai lugbru decît cel precedent, eamnat de această mașinărie pe care eu o forțam să se învîrtească împotriva voinței sale.

Ultima încercare a fost deci negativă, trist și groaznic de negativă. Era un ultim verdict, fără apel : motorul era mort ,mort cu desăvîrșire, și nimic nu-l mai putea reînvia. Iluziile că l-aș putea repune în funcțiune s-au risipit, practic, la nivelul solului, în toiul acestei nemiloase dezlănțuiri a elementelor care, într-un fel sau altul, dar cu orice preț, voiau să ne dea gata.

Abia în acel moment mi-am dat pe deplin seama de nebunia pe care o făcusem renunţînd la cele 10.000 picioare altitudine, fără să fi obţinut nimic în schimb.

Ce distanţă verticală mai rămăsese sub avionul nostru, între noi şi dealurile Patagoniei pe care nu le vedeam ?... O sută ? O sută cincizeci de metri ?... Sau poate numai cincizeci ?... Poate chiar douăzeci ?... Nu ne puteam da seama, şi chiar dacă am fi ştiut nu ne-ar fi folosit la nimic. Cert era un singur lucru : că nu mai aveam nici o scăpare şi nici nu mai aveam de ce să ne facem iluzii. Existenţa noastră avea să se termine aici, în cîteva minute, probabil cînd aparatul, dezorientat, se va fi sfărîmat de ceva, de primul obstacol ivit în cale.

Zborul intrase într-o fază extrem de critică ; nu mai eram pe marginea prăpastiei ci, oarecum, ne şi prăbuşiserăm în ea şi, într-un anume fel, mă şi miram că mai sîntem în viaţă. Cu toate acestea, în mine începea, încetul cu încetul, să se producă o schimbare radicală. Evident, căzusem într-o cursă : pornirea motorului, care durase numai cîteva secunde, a fost pur şi simplu o cursă ce-mi fusese întinsă pentru a mă atrage mereu mai în jos, cu aceeaşi promisiune imposibilă. Îmi dădeam seama că în loc să apuc momeala, ar fi trebuit să mă mulţumesc cu o iluzie mai puţin dulce şi să nu alerg după un miraj.

În cele din urmă a trebuit să mă plec în faţa realităţii şi să privesc lucrurile mai lucid, fără să mă mai las amăgit. În primul rînd am alungat definitiv din minte gîndul de a repune în funcţiune motorul. Gata, cu problema asta am terminat. Mă hotărîsem să uit cu desăvîrşire de motor, să-i pun cruce şi să nu mă mai gîndesc la el. Apa-

ratul meu avea de acum înainte un singur motor și basta. Dacă voiam să mai trăiesc pînă ce se va termina benzina, trebuia să mă concentrez și să pilotez avionul în starea în care se afla, fără să mai aștept nici un miracol.

Înainte de orice era nevoie să mă ocup de motorul care continua să meargă și să-l reglez la un regim de putere care să fie totodată și cel mai înalt dar și cel mai sigur în gama regimurilor ridicate. Era o treabă pretențioasă și dificilă, deoarece era vorba de două caracteristici diametral opuse. Evident că nu puteam solicita motorul la maximum și, în același timp, să-i pretind să funcționeze în acest regim cît voi avea eu nevoie !... De aceea m-am limitat la un regim de 90% din putere, supraveghind continuu temperatura uleiului și a cilindrilor, gata să măresc cantitatea de benzină injectată în cazul cînd aceste temperaturi s-ar fi apropiat de zonele marcate cu roșu pe indicatoarele termometrelor. Dacă aș fi depășit aceste linii, sau chiar numai dacă le-aș fi atins pentru o secundă, totul ar fi sărit în aer.

În al doilea rînd se cerea să reglez cu cît mai multă finețe comenzile, apoi să încerc să urc puțin căutînd viteza cea mai favorabilă... Am început să iau măsurile impuse de circumstanțe... Și-atunci mi-am amintit de direcție, care în ultimele zece minute a fost total neglijată. Ce direcție urmam ?... Și ce direcție trebuie să urmăm ?... Am aruncat o privire spre girodirecționale și am tresărit de groază :... Două sute patruzeci de grade !... Iar noi trebuia să urmăm 357 grade !... Ceea ce însemna că avionul nostru a derapat progresiv spre stînga, făcînd aproape o jumătate de întoarcere, fără ca eu sau Alcob să ne fi dat seama !...

Virajul spre dreapta, pentru a reveni la direcţia corectă, a fost lung şi dificil. A durat o eternitate. Motorul drept, care făcea un mare efort în sens contrar, părea că se opune cu sălbăticie acestei corecţii de orientare. A trebuit să mă înarmez cu răbdare, şi să apăs pedala dreaptă a palonierului, concomitent cu acţionarea eleroanelor, ajutîndu-mă de compensatoare şi forţînd... Pentru a vedea în cele din urmă cifrele de pe girodirecţionale mişcîndu-se pe cadrane în sens invers, puţin cîte puţin, cu o încetineală exasperantă.

Cînd, în sfîrşit, giroscopul principal de navigaţie s-a oprit cu aproximaţie spre nord, am simţit o primă, deşi foarte slabă, satisfacţie de la începutul acestui zbor : constatam că în ciuda tuturor împrejurărilor mai păstram încă un dram de control asupra maşinii. A fost o satisfacţie rece şi măruntă, nicidecum o iluzie.

Din cînd în cînd analizam situaţia şi încercam să-mi adun gîndurile. Am comparat situaţia din această zi cu cea de acum şase ani cînd, între Bariloche şi Puerto (Chile), am trecut prin împrejurări destul de asemănătoare. Zgomotele se deosebeau foarte mult. Într-adevăr, la Bariloche cele două motoare s-au oprit pe rînd, apoi s-au ambalat, apoi s-au oprit şi iarăşi s-au ambalat de vreo cîteva ori, nu mai îmi aminteam de cîte ori. Cele două elici scoteau atunci urlete de moarte, mugete sinistre, care anunţau dezastrul iminent. Numai că totul n-a durat decît cîteva secunde, şi în mai puţin de un minut situaţia a revenit la normal.

Acum lucrurile se petreceau mult mai lent şi mult mai rafinat. În primul rînd, ne făcuserăm acea formidabilă iluzie cînd am încercat întîia oară să repunem în funcţie motorul stîng. Desperarea lăsase atunci locul unei extraordi-

nare bucurii. Care a durat... cîteva secunde !... Pentru a ajunge pînă la urmă la concluzia că oprirea era iremediabilă.

La Bariloche, spaima atinsese un paroxism indescriptibil, dar care a durat doar cîteva secunde. Și am scăpat de ea. Acum situația era total diferită.

Nu ne mai urmărea spectrul morții, ci moartea însăși își anunța prezența, călătorind cu noi. la bordul avionului.

Pilotam pur şi simplu mecanic, căutînd ca avionul să opună cea mai mică rezistență la înaintare, în așa fel încît să profite la maximum de tracțiunea motorului care continua să lupte pentru noi.

Lipsa de vizibilitate mă stînjenea considerabil şi îmi complica foarte mult treaba... M-am hotărît totuşi să mai urc, să încerc să ajung la o înălțime mai mare... Pentru un profan, sau pentru cel care citeşte cartea tehnică a avionului o asemenea operație pare relativ uşoară. Din păcate nu e deloc așa. Cînd un motor se opreşte, înainte de a încerca să urci, trebuie în primul rînd să fi sigur că te poți menține la altitudinea atinsă. Abia după aceea poți încerca să urci ; și numai după ce ai analizat cifra absolut vitală pe care ți-o arată indicatorul de viteză.

Pînă la urmă am avut o mică satisfacție profesională : constatam că aparatul începe să recupereze puțin din altitudine. Eram cu un ochi pe variometru, care-mi indica uneori chiar două sute de picioare pe minut viteză ascensională... Apoi avionul a fost zguduit de cîteva smucituri succesive, iar aparatele de bord mi-au indicat pe neaşteptate că din nou coborîm... O sută !... Două sute, sau uneori chiar trei sute de picioare pe minut... Am analizat atunci și celelalte instrumente de bază de la bord, în special neiertătorul indicator de viteză și orizonturile artificiale...

Din cînd în cînd interveneam foarte fin făcînd unele corecţii şi pîndeam comportamentul maşinii, încercînd să stabilesc un fel de medie între oscilaţiile variometrelor, adică să menţin în aşa fel altitudinea avionului încît numărul oscilaţiilor în sus să fie totdeauna mai mare decît cel al oscilaţiilor în jos... Era evident că nu puteam menţine aparatul pe aceeaşi traiectorie, din cauza factorilor mecanici, cărora li se adăugau dificultăţile de zbor în condiţii de furtună. Şi totuşi, faptele erau fapte : urcam !... Încet, foarte încet... Centimetri, puşi unul peste altul, deveneau metri... Oarecum în zig-zag... Dar n-avea importanţă... Avionul urca şi mai recîştigam ceva din altitudinea pierdută mai-nainte !...

De fiecare dată cînd priveam altimetrele, îmi puneam aceeaşi întrebare : de ce mă mai zbat ?... De ce mai continui să lupt ?... Fiindcă ştiam perfect de bine că nu puteam ajunge nicăieri în felul acesta, în aceste condiţii, tîrîndu-ne nevolnici cu o viteză ridicolă şi mereu aproape de limita la care mai puteam stăpîni aparatul ; la toate acestea adăugîndu-se şi totala inceritudine în privinţa poziţiei.

Eram cu nervii zdruncinaţi de loviturile ce le primisem, dar tocmai din această pricină vedeam acum lucrurile cu totul altfel. În primul rînd nu-mi mai era frică. Piciorul nu-mi mai tremura. Eram absolut sigur că fac o muncă inutilă, şi totuşi mă surprindeam încercînd să corectez mereu chiar şi cele mai mărunte greşeli de pilotaj... încercînd totodată să profit de schimbările de direcţie provocate de furtună care, uneori, mă aruncau cu doi metri mai sus.

Ştiam însă că moartea e sigură şi că nu pot face altceva decît să amîn momentul final. Benzina scădea cu rapidi-

tate, şi era clar că nu vom putea ajunge prea departe şi că niciodată nu vom putea ieşi din furtună.

Numai orgoliul de pilot mă mai îndemna să lupt. Îmi spuneam că dacă tot trebuie să mor, măcar să mor ca un pilot, manevrînd comenzile cît mai precis posibil, pînă în ultima clipă.

La dreapta mea, Alcob mă privea în tăcere. Eram mult mai în vîrstă decît el şi prin urmare nu aveam voie să mă las învins sau să arăt vreun semn de slăbiciune.

Trăiam totuşi o formidabilă satisfacţie interioară dîndu-mi seama că sfîrşitul meu nu va fi deloc banal. Nu !... Dimpotrivă!... Muream luptînd, cu arma în mînă, aş spune, în acest infern de zăpadă în care m-am lăsat atras ca un novice.

În această stare de spirit mă înverşunam să urc şi să recîştig metru cu metru terenul pierdut... Făceam ultima demonstraţie de pilotaj, cea mai aspră, cea mai grea. Nu mă mai temeam de moarte, dar mă întrista nespus de mult gîndul că nu-mi pot înştiinţa familia, şi nu-mi pot lua un ultim rămas bun de la copiii mei. Eram totuşi mulţumit pentru că reuşisem să accept moartea cu demnitate, fără să mai tremur, fiind aproape normal de stăpîn asupra mişcărilor, hotărîrilor şi gîndurilor mele...

Două mii cinci sute de picioare !... Altimetrul indica două mii cinci sute de picioare !... Ceea ce însemna cinci sute de picioare recuperate, cinci sute de picioare recucerite printr-o luptă crîncenă. Avionul continua să urce cu greu, prin acelaşi inexorabil potop de zăpadă în care nu vedeam nimic !... Absolut nimic !... Pe aripa dreaptă, străin parcă de calvarul prin care treceam noi, vajnicul motor continua să se învîrtească, solicitat cum nu mai fusese

pînă acum, dăruindu-ne întreaga putere de care era în stare.

Deodată mi-a trecut prin minte o idee nebunească. Am pus în funcţiune radarul, schimbînd în acelaşi timp direcţia cu treizeci de grade spre est şi împărtăşindu-i lui Alcob intenţiile :

„Vom căuta acum coasta cu radarul !... Dacă o găsim, vom putea să ne îndreptăm spre Atlantic şi să coborîm pînă la nivelul apei..."

Nu era nevoie să-i mai dau alte explicaţii în legătură cu manevrele ce trebuiau efectuate şi nici în privinţa posibilităţilor de reuşită. Alcob a înţeles că era lucrul cel mai raţional ce ne rămînea de făcut, şi m-a aprobat liniştit, fiind întru totul de acord cu ideea.

În minutele următoare am avut răgazul să mă gîndesc la fel şi fel de lucruri. Ar putea să pară bizar, sau chiar ridicol, dar acesta e purul adevăr : m-am gîndit la poliţa mea de asigurare pe viaţă.

De aproape zece ani lucram pentru una din cele mai mari companii petroliere din lume. Aveam misiunea să transport „executivii" companiei de-a lungul şi de-a latul continentului sud-american : în Argentina, Chile, Paraguay, Peru, Bolivia, Ecuador, Columbia, Venezuela, Brazilia, Honduras... De multe ori eram pus în situaţia să transport şi material exploziv. Aşadar, la capătul acestor zece ani, am aflat în sfîrşit că nici eu nici copilotul meu nu eram asiguraţi, în timp ce pasagerii noştri, „executivii", aveau fiecare cîte o asigurare de 100.000 dolari !...

Din pricina asta m-am înfuriat, am luptat şi am cîştigat !... Am fost asiguraţi şi eu şi Alcob pentru suma de 20.000 dolari fiecare !... Cu numai cîteva săptămîni în

urmă ! ! ! Iată de ce în clipa aceea, amintindu-mi de această destul de tristă poveste, aproape că-mi venea să rîd.

Mă gîndeam că soţia mea va putea încasa asigurarea care-i va îngădui o vreme să plătească taxele şcolare pentru copii şi să facă faţă altor cheltuieli. Într-un anume fel mă simţeam liniştit, fiindcă măcar în această privinţă situaţia era în ordine...

Apoi m-am gîndit la accidentul care, mai devreme sau mai tîrziu, avea să se producă, într-un fel sau altul, fie prăbuşnidu-ne în Atlantic, dacă vom ajunge pînă acolo, fie sfărîmîndu-ne de dealuri, dacă motorul nu va mai rezista destul de multă vreme..

Eram în special preocupat de verdictul comisiei de anchetă. Căci avea să se facă o anchetă. Parcă-i vedeam pe inspectori frecîndu-şi mîinile şi cotrobăind printre sfărîmăturile avionului, dacă mai rămînea totuşi ceva din el. Dacă accidentul urma să se producă pe pămînt, era imposibil ca elicea stîngă să fie atît de distrusă încît oamenii aceia să nu remarce că palele se găseau în poziţia „drapel“ în momentul impactului.

Atunci verdictul ar fi fost :

„Pană de motor datorată unei tehnici de întreţinere deficiente şi agravată de incapacitatea pilotului de a continua zborul cu un motor !...“

La paragraful „pană de motor“ se va menţiona şi sublinia faptul că totdeauna am executat eu însumi toate lucrările de întreţinere a aparatului. Şi-atunci, se va ivi indiscutabil ocazia unică de a se ataca „sistemul“ meu, care totdeauna a fost obiectul celor mai diferite comentarii. Era deci evident că oamenii aceia vor avea ultimul cuvînt de

spus în această afacere. Din nefericire, eu nu puteam face nimic și mă simțeam foarte încurcat.

La Buenos Aires, la Don Torquato ca şi pe mici aeroporturi de prin împrejurimi, piloţii vor vorbi multă vreme de accidentul „franţuzului“, pentru că aşa-mi spuneau cînd nu eram de faţă. Nu încape îndoială că şi cei care m-au cunoscut şi cei care nu m-au cunoscut vor face mii de comentarii.

„Ai văzut !... Franţuzul şi-a frînt gîtul !... Îţi spun eu, bătrîne, că tipul ăsta de mult îşi căuta moartea !...“ Parcă şi auzeam discuţiile lor prin barurile aeroporturilor de prin ţară şi mă simţeam foarte stînjenit.

Este posibil și foarte probabil că greșeam gîndind în acest fel. Dar de dragul adevărului trebuie să spun că tocmai asemenea gînduri îmi treceau atunci prin cap.

Trei mii de picioare !... Adică o mie de picioare cîștigate !... Nu-mi venea să cred ; tocmai recuperaserăm trei sute de picioare și altimetrele continuau să se învîrtească în același sens, făcînd mici salturi.

Dar la urma urmelor !... La ce bun ?... De foarte multe ori mi-am pus această întrebare : „La ce bun ?“... La ce bun să mai lupt și să prelungesc inutil această bătălie atît de inegală împotriva elementelor naturii, într-o situație de inferioritate care nu-mi lăsa nici măcar șansa de unu la un milion ?... La ce bun să mai prelungesc suferințele și chinurile ?...

Eram condamnat, știam foarte bine, și nu aveam nici cea mai mică îndoială. Acceptasem să mor și eram gata pregătit... Probabil că nu voi vedea impactul final ; furtuna continua cu atîta violență încît pînă în ultima clipă înainte de zdrobirea aparatului nu-mi va fi dat să văd nimic.

Am zburat ani îndelungaţi. Poate prea mulţi. Era o fatalitate !... Mai devreme sau mai tîrziu trebuia să mi se întîmple !... Acum era rîndul meu ! Iar acest sfîrşit, pe care nu mi-l alesesem, mi se părea, totuşi, plăcut, pentru că punea capăt unor suferinţe şi eforturi inutile...

Trebuie să recunosc cinstit că de mai multe ori am fost ispitit să las totul baltă şi să renunţ la această luptă care întrecea orice măsură şi dura de o eternitate.

Este foarte adevărat că de mai multe ori am fost pe punctul de a renunţa total la manevrele şi corecţiile pe care trebuia să le fac tot timpul pentru a menţine fragilul nostru echilibru. Ar fi fost de ajuns o fracţiune de secundă doar, ca s-o pornim în picaj, prinşi, în sfîrşit, de spirala aceea mortală ; am scăpat pînă acum de nenumărate ori dar ne aştepta, oricum, dintr-o clipă într-alta.

Numai orgoliul de pilot — repet — mă mai susţinea în această luptă, datorită lui mîinile îmi rămîneau în continuare încleştate pe comenzi, iar privirile urmăreau neîncetat instrumentele, de parcă ar fi fost vorba de un zbor de antrenament...

Trei mii cinci sute de picioare !... Minutele se scurgeau lungi ca secolele. Variometrele urcau şi coborau vibrînd, totdeauna ceva mai mult timp în sus decît în jos. Ceea ce însemna că, totuşi, urcam. Continuam să urcăm, iar altimetrele totalizînd cîştigurile dobîndite succesiv ne dădeau rezultatul.

Patru mii de picioare !... Patru mii de picioare !... Nu-mi venea să cred deşi era exact : cele două altimetre indicau concomitent patru mii de picioare !...

Ajunsesem deci la dublul altitudinii anterioare. Recuperasem două mii de picioare — aproximativ şase sute de

metri cuceriți printr-o luptă crîncenă. Asta nu însemna, desigur, că totul se terminase și că ieșisem învingător numai fiindcă am reușit să mă îndepărtez temporar de culmile dealurilor patagoneze.

Nu, lupta nu se terminase, ci doar intra într-o fază nouă. Cu o jumătate de oră în urmă m-am tîrît, aș spune în genunchi, foarte aproape de sol ; acum începeam să urc. Începînd din clipa în care am văzut clar că cele două altimetre trec de patru mii de picioare, în mine s-a petrecut o mare schimbare. Eram stăpînit de o enormă satisfacție profesională : eram capabil să stăpînesc aparatul, capabil să urc și să continui să zbor oriunde și în cele mai cumplite condiții.

După ce a dispărut sinistrul spectru al dealurilor, m-am simțit, pentru o clipă, ușurat de o povară uriașă. Desigur, nu am urcat prea mult, și știam foarte bine că cei șase sute de metri pe care-i cîștigasem deasupra colinelor îi puteam oricînd pierde, și mult mai ușor, în cîteva secunde, dacă o pereche de bujii ar fi început să dea rateuri la motorul drept.

Ajuns la altitudinea de patru mii de picioare, m-am hotărît să nu urc mai mult, în principal din cauza motorului drept care suferise destul și socoteam că a sosit timpul să-i reduc regimul infernal la care a fost supus. Deoarece voiam să zbor în continuare cît mai mult posibil, trebuia, înainte de orice, să prelungesc viața mașinii mulțumindu-mă, din această clipă, să mențin avionul pe o traiectorie orizontală.

M-am hotărît, prin urmare, să scad regimul motorului la aproximativ 75% din puterea nominală, ceea ce îmi permitea să reduc apreciabil și consumurile de carburant și lubrifiant. Dar pentru că vorbeam de benzină... De la o vreme am început să constat că aripa stîngă devenea din ce

în ce mai grea. Bineînțeles !... În aripa aceea aveam o mare cantitate de carburant care a rămas neatinsă din momentul în care motorul s-a oprit. Dimpotrivă, în partea dreaptă motorul a fost forțat să consume mult mai mult decît era normal ; ca să fiu exact : de două ori și jumătate. Evident că, în aceste condiții, se produse un dezechilibru în greutatea aparatului, dezechilibru care se accentua din ce în ce mai mult. Trebuia deci să intervin cît mai grabnic posibil, iar remediul consta în așa-numita alimentare încrucișată. După ce mi-am dus treaba la bun sfîrșit, m-am mai liniștit oarecum în privința benzinei... Cel puțin pentru moment!... Dar uleiul ?... Știam amîndoi că motorul acela care continua să se comporte atît de bine avea o mică problemă : consuma mai mult ulei decît stîngul și chiar înainte de plecare am hotărît că, de îndată ce vom fi ajuns la Buenos Aires, să-i schimbăm un cilindru.

Evident că această defecțiune nu însemna nimic în condiții de zbor normale, iar noi n-am comis nici o imprudență cînd am decolat de la Rio Gallegos, deși cunoșteam situația. Era vorba pur și simplu de o uzură normală a părții mecanice pe care o controlam mereu.

Acum însă zburam de foarte mult timp cu un regim foarte ridicat și prin urmare am consumat enorm de mult ulei !... Cît ulei mai aveam ?... Și cît urma să ne mai țină ?... Carburant mai aveam destul și, în plus, dispuneam de indicatoare... Nu există însă nici un indicator care să arate nivelul uleiului, ci doar un indicator de temperatură și un altul pentru presiune.

Îmi puneam mereu aceste întrebări fără să le pot da un răspuns. Știam doar că totul va fi în regulă pînă cînd nivelul uleiului va atinge limita de trei galoane. După aceea

lucrurile aveau să se complice rapid. În primul rînd temperatura avea să crească progresiv, în timp ce presiunea prețiosului fluid avea să scadă. Apoi urmau oscilațiile manometrelor și foarte repede àcele aparatelor aveau să atingă zeroul final și definitiv. Poate că motorul va mai merge cîteva secunde, zece sau cincisprezece... Aceasta era, fără îndoială, imaginea anticipată a sfîrșitului ce ne aștepta, cu mult înainte de a ni se fi terminat carburantul.

Pentru mine marile necunoscute erau acum : cîți litri ?... Cît timp ?... Cîte minute de... ulei ne mai rămîneau ?... Iar consemnul era să facem economie la toate : la benzină, la ulei, la energia umană. Trebuia, prin urmare, să-mi păstrez uleiul, reducînd turația motorului.

Alcob, alături de mine, părea că nu încearcă nici cea mai ușoară emoție. Stătea neclintit. Tot timpul, de la începutul dramei, s-a mărginit să preia comenzile, urmîndu-mi cu sfințenie indicațiile ; sau să-mi predea comenzile, atunci cînd le ceream cu o mare precizie în gesturi și mișcări. Copilotul meu urmărise fiecare fază a acestei lupte cu o stăpînire de sine pe care o apreciam și o admiram în tăcere. Îl simțeam cum, la postul său, îmi ghicește chiar și cea mai neînsemnată intenție, în timp ce urmărea cu atenție indicațiile tuturor instrumentelor, gata în orice clipă să mă anunțe dacă s-ar fi ivit vreo complicație.

Uneori îl vedeam uitîndu-se la cronometru, și atunci fața lui căpăta o expresie de nedumerire. Faptul în sine putea să pară fără nici o importanță. Dar nici mie, la fel ca și Alcob, de cîte ori priveam cronometrul, nu-mi venea să cred că arată ora exactă și că am reușit să „ținem“ atîta vreme.

Nu mă puteam împiedica să admir calmul acestui om, și îi eram recunoscător că nu mi-a făcut niciodată nici cel mai

mic reproş. Mă simţeam foarte stînjenit, pentru că ştiam că asupra mea apăsa toată răspunderea ; şi pentru că eu l-am tîrît pe Alcob în această aventură. În sinea mea îl admiram pe acest om călit, care-şi făcea treaba fără să crîcnească, fără să se plîngă şi, aparent, fără să-i pese de soarta — de-acum a noastră, a amîndurora — ce ne-a fost hărăzită. În ceea ce mă priveşte, nu mi-ar fi plăcut deloc să fiu în locul lui !



Îmi dau seama că povestirea mea nu prea are calităţi literare şi ştiu că mă repet de multe ori. Cuvintele „zăpadă", „furtună", „vizibilitate", „parbriz", „compensatoare", „instrumente", etc., au fost repetate pînă la saturaţie. Din nefericire vor mai fi repetate şi de acum încolo. La fel ca şi adjectivele prin care am încercat să creez o imagine cît mai apropiată de situaţia reală. Ştiu foarte bine că mi-am asumat o sarcină care mă depăşeşte, deoarece nu sînt nici scriitor, nici povestitor, ci pilot, pur şi simplu. Sînt deci conştient că povestirea mea nu va putea reflecta decît foarte palid, şi numai în parte, tensiunea, spaimele, îngrozitoarea disperare şi emoţiile cumplite pe care le-am trăit vreme de o oră, de-a lungul căreia fiecare fracţiune de secundă mi se părea că durează o eternitate.

Despre copilotul meu, Alcob, vorbesc destul de puţin. Nu pentru a-i diminua rolul, ci pentru că nu vreau să-i atribui reacţii şi emoţii de care nu sînt sigur. Nu ştiam într-adevăr ce gîndea Alcob şi nici după aceea nu l-am întrebat, dar înclin să cred că gîndurile lui erau, în clipele acelea, foarte asemănătoare cu ale mele.

*
* *

Avionul nostru își continua drumul prin furtună, menținîndu-ne la o altitudine de patru mii de picioare, zburînd spre est, spre coasta Atlanticului.

La ce distanță ne aflam față de mare ?... În cît timp vom ajunge deasupra coastei ?... Era inutil să ne punem astfel de întrebări pentru că nu cunoaștem nici poziția, nici direcția, nici intensitatea vîntului. Știam doar că mergem în direcția coastei și că aveam să dăm de ea dacă motorul va mai rezista.

Dacă motorul va mai rezista pînă acolo !... Pentru că motorul rămăsese singura noastră speranță de viață. Ar fi fost de ajuns un fleac oarecare ca să ne prăbușim : cîteva bule de aer în pompa de benzină, un mic defect la aprindere, sau pur și simplu o pană la un agregat oarecare, cum ar fi pompa de vid sau generatorul, care încă mai funcționa... Iar furtuna continua să se dezlănțuie în jurul nostru cu aceeași intensitate.

Ne simțeam groaznic de singuri, și eu și copilotul meu. Eram de foarte multă vreme cu desăvîrșire despărțiți de lume. Și nici nu mai știam cum arată această lume pe care o părăsisem de o veșnicie. Trecutul părea că a rămas undeva foarte departe, în urma noastră, pierdut în potopul acela alburiu. Iar viitorul însemna pentru noi numai ceea ce puteam distinge prin geamuri : o masă cenușie și albă, opacă, a cărei furie se dezlănțuise împotriva noastră, la o distanță de numai cinci milimetri, de cealaltă parte a plexiglasului. Fără trecut și fără viitor, viața noastră se consuma numai în prezent. Eram îngrozitor de singuri, da, legați de această „ființă" mecanică, de pe aripa dreaptă, care continua să trăiască...

În stînga fuselajului, lîngă cotul meu, acele care indicau nivelul carburantului continuau să coboare. Timpul se scurgea cu o încetineală imposibil de descris. Am plecat de la Rio Gallegos în urmă cu o oră și patruzeci și cinci de minute. Însemna deci că de patruzeci și cinci de minute zburam cu un singur motor. Şi totuşi ni se părea că treceam prin această furtună de cîteva secole...

Din cînd în cînd priveam elicea imobilă, fără ură și fără ranchiună. Nu-i purtam pică nici motorului înghețat, care ne precedase în moarte. Vreme de nouă ani și jumătate l-am plimbat peste tot, cu încredere și mîndrie. N-avea nici o vină. „Vina" o purta un om, cel care instalase priza de aer într-un loc nepotrivit. Vina era și a fabricii, căreia îi scrisesem cu cîțiva ani în urmă, atrăgîndu-i atenția asupra acestei chestiuni, și care în răspunsul trimis își bătea joc de mine. Am zîmbit amar amintindu-mi de acest incident. Or, iată că acum dețineam efectiv dovada că avusesem dreptate, dar nimeni nu va mai afla acest lucru.

În privința motorului drept, mulți m-au întrebat, și probabil vor continua să mă întrebe : „De ce a continuat să funcționeze ?"... Deși răspunsul e foarte simplu : practic este imposibil ca două motoare să funcționeze exact la aceeași temperatură, în același moment. În cazul nostru, de pildă, motorul drept probabil că avusese cu două sau trei grade mai mult decît stîngul în momentul cînd am intrat în zona periculoasă. Nici nu era nevoie de mai mult.

În timp ce prin minte îmi treceau fel și fel de gînduri, continuam să execut manevrele mecanic, ca un robot. Pilotul automat mi-a fost de un enorm ajutor. Cuplam și decuplam frecvent acest aparat, uneori numai pentru cîteva secunde, ca să pot retușa un reglaj sau ca să verific ceva. De sute de ori am făcut apel la acest minunat auxiliar. Era

de ajuns să apăs cu degetul pe un mic contact ca să pot uita pentru cîteva clipe de comenzi şi să mă ocup de altceva, sau pur şi simplu să mă odihnesc. Niciodată nu mai mult de douăzeci de secunde, fiindcă era absolut nevoie să „simt" maşina şi s-o comand eu însumi, pentru a-mi putea da seama cît mai exact de echilibrul general şi de măsurile pe care trebuia să le iau.

Termometrul exterior indica o creştere uşoară a temperaturii, care ajunsese acum cu puţin sub zero grade. Eram în continuare la exact patru mii de picioare altitudine ; altimetrele rămăseseră practic neclintite, şi această constatare îmi dădea o reală satisfacţie. Ne menţineam înălţimea !...

Modificarea temperaturii a schimbat totuşi ceva din situaţia noastră, chiar dacă condiţiile de zbor au rămas aceleaşi. Masa alburie care ne înconjura se îndesise progresiv şi într-o asemenea măsură că nu mai puteam vedea nici măcar botul aparatului. În acelaşi timp, oricît ar părea de ciudat, se modificase şi universul nostru sonor. „Zgomotul" furtunii se schimbase : răpăitul sec al particulelor de gheaţă care dădea impresia că aparatul e împroşcat cu nisip şi pe care-l auzisem vreme de aproape două ore, lăsase acum locul unui foşnet uşor şi înfundat, de parcă am fi înaintat printr-o „supă" de zăpadă.

M-am gîndit să-mi încerc norocul cu aparatele de radio, socotind că modificarea precipitaţiilor ar putea să schimbe, într-un fel, condiţiile de propagare a undelor.

Prima tentativă cu primul aparat a fost o mare decepţie : îngrozitoarele descărcări electrice erau la fel de intense ca şi înainte, sau, în orice caz, fără modificări apreciabile. Trebuie să spun însă că nu mi-am făcut prea mult sînge rău din această pricină. Încercasem radioul pur şi simplu

pentru că, după socotelile mele, s-ar fi putut să fim aproape de Comodoro Rivadavia și nădăjduisem să prind măcar undele emițătorului principal, care era foarte puternic și m-a mai scos din încurcătură și în alte împrejurări grele. Acum însă totul a fost inutil... Nici urmă de stație. Nu prindeam din eter decît același infern de pîrîituri și țiuituri și era imposibil să aud ceva cît de cît inteligibil.

Am renunțat deci să mai răsucesc butoanele inutile și am preluat comanda aparatului după ce am deconectat pilotul automat. Acum însă Alcob se simțea ispitit să-și încerce norocul cu aparatele de radio și l-am văzut cum controlează riguros fiecare bandă de recepție. La un moment dat am remarcat că revenea mereu la același punct de pe cadran, de parcă ar fi încercat să regleze aparatul pe o anumită frecvență. În cele din urmă se opri, în timp ce cu indexul arăta o direcție imaginară, undeva în spațiu :

„Aqui está !... Aqui se oye algo !..."

Într-adevăr, „se auzea ceva" în punctul acela de pe bandă. Printr-un uragan de paraziți și tot felul de zgomote se distingea un semnal extrem de slab, abia perceptibil, care ajungea pînă la noi. După numeroase încercări de a obține o recepție mai clară, a trebuit să renunțăm : era vorba, fără îndoială, de unul din acele numeroase fenomene statice, sau de o simplă interferență. Dealtfel nici frecvența nu coincidea cu cea a emițătorului de pe aeroportul Comodoro Rivadavia.

Am pus totuși în funcțiune cele două radiocompasuri automate, comparînd cu atenție deplasarea ambelor ace. Știam foarte bine că nu puteam avea prea mare încredere în indicațiile lor, date fiind condițiile atmosferice și volumul foarte slab al recepției. Cu toate acestea acele aveau

tendința să se orienteze, amîndouă, în aceeași direcție. Eram uluit, nu înțelegeam ce se petrecea și încă nu puteam crede că ar putea fi într-adevăr vorba de o stație de emisie, mai cu seamă pe frecvența aceea.

Am examinat harta de navigație, am comparat ora indicată de ceasul meu cu ora pe care o arăta cronometrul de bord !... Apoi dintr-o dată mi-a venit în minte o cifră : 375 kilocicli !... Era frecvența radiofarului de la San Julian !... Numai că mi se părea total ridicol și imposibil !... Noi trecuserăm de multă vreme pe lîngă San Julian, în privința aceasta nu încăpea nici o îndoială !...

Radiocompasurile au o caracteristică periculoasă și care te poate pune în mare încurcătură atunci cînd treci printr-o furtună sau zbori în apropierea unei furtuni : acele, în loc să se îndrepte spre stația emițătoare, se orientează spre centrul furtunii... E un lucru bine cunoscut de piloții experimentați, dar continuă să facă victime în rîndurile celor tineri.

Noi cunoșteam acest soi de cursă și de aceea am tratat cu indiferență indicațiile celor două instrumente, fără să le dăm mai multă importanță decît meritau, date fiind împrejurările. Pe de altă parte însă, nu voiam să renunțăm nici la cea mai îndepărtată și mai himerică posibilitate. Iar acele ne arătau că sîntem la sud și la vest de San Julian... Ceea ce era imposibil !... După două ore de zbor ?

De comun acord cu Alcob, am luat hotărîrea de a verifica totuși exactitatea radiocompasurilor, făcînd un viraj la dreapta pînă cînd acele aveau să se stabilească în prelungirea axului longitudinal al aparatului. Dacă indicațiile erau exacte, însemna că avionul se apropia constant de stație, iar în acest caz volumul recepției trebuia neapărat să crească.

Ne-am decis, prin urmare, să zburăm cinci minute în direcţia indicată de ace, controlînd, din timp în timp, intensitatea semnalului şi modul în care reacţionează radiocompasurile. Dacă aveam să constatăm, într-adevăr, o ameliorare a recepţiei şi o creştere a volumului sonor, însemna că vom continua să zburăm în aceeaşi direcţie pînă vom ajunge pe verticala radiofarului. În caz contrar, adică dacă am fost trădaţi de un fel de „miraj redioelectric", nu ne mai rămînea decît să revenim pe vechea direcţie, pentru a căuta coasta, aşa cum hotărîserăm cu puţin timp în urmă.

Îmi era foarte greu să cred că ne aflăm undeva la sud de San Julian după ce zburasem un timp egal cu cel ce ne era necesar, deobicei, pentru a acoperi distanţa Rio Gallegos-Comodoro Rivadavia. Desigur, ştiam foarte bine că viteza absolută s-a redus mult din momentul în care ni s-a oprit motorul stîng... Dar, oricum... eram sigur că sîntem la nord de San Julian. Şi mult mai aproape de „Comodoro" decît de San Julian ! ! ! După părerea mea, eram victimele unor indicaţii false care aveau să ne facă să pierdem şi mai mult timp.

Am aliniat totuşi aparatul paralel cu indicaţiile radiocompasurilor.

„E totuşi imposibil !... Sîntem mult mai la nord !..." i-am spus lui Alcob, arătîndu-i radiocompasurile.

Minutele continuau să se scurgă incredibil de apăsătoare. Trei, patru, cinci, zece ?... Cîte ? N-aş fi putut spune. Am controlat din nou aparatele de radio încercînd să prind acea faimoasă urmă sonoră. Şi am rămas foarte surprins : recepţia era acum mai bună şi semnalul începea să se detaşeze de celelalte zgomote ; iar radiocompasurile dădeau

același răspuns : indicatoarele oscilau din cînd în cînd, dar reveneau cu insistență la poziția inițială. Deci ?...

Alcob părea că nu mai are astîmpăr. El a descoperit prezența acelei unde, și totuși nu-i venea să creadă că semnalul e real, ca și mie dealtfel.

Ne continuam însă drumul, în aceeași direcție pe care acele ne-o indicau cu perseverență ; dar numai pentru a avea conștiința împăcată. Nu-mi mai făceam nici o iluzie, și oricare din cele două alternative îmi era perfect egală. În starea mea de spirit nu îmi mai păsa de nimic.

Faptele erau însă de netăgăduit : din minut în minut nivelul sonor al stației creștea.

„Nu mai există nici o îndoială, Alcob, e radiofarul de la San Julian !..." Am făcut această remarcă după ce mi-am cîntărit bine cuvintele și pe un ton neutru. Apoi am adăugat :

„Primim semnalul în ciuda furtunii și cu o destul de mare precizie ! Ceea ce ar trebui să însemne că sîntem relativ aproape de stație !..."

Copilotul părea să fie de acord cu mine, cu satisfacție dar fără entuziasm. Și așteptarea continuă.

Miraculoasa undă nu însemna că sîntem salvați, ci pur și simplu că, în sfîrșit, ne vom putea cunoaște cu exactitate poziția geografică în momentul cînd vom trece pe deasupra radiofarului. Nimic mai mult. În noi însă începea să reînvie o slabă speranță...

Cu un gest mașinal, fără să îmi dau prea bine seama ce fac, am decroșat microfonul și am schimbat selectorul emițătorului pe VHF-ul principal. Alcob mă privi uluit, fără să scoată un cuvînt. Apoi fără să mai stau pe gînduri :

„Turnul San Julian, aici e Lima Victor Hotel India India, recepție !"

Am lansat apelul fără mare convingere, mai mult ca un fel încercare obligatorie. Logic vorbind, din moment ce eu recepţionam radiofarul, atunci şi turnul de control trebuia să recepţioneze VHF-ul meu. Eram sigur că apelul e absolut zadarnic, dar, în acelaşi timp, doream cu disperare să primesc un răspuns.

„Hotel India India !... San Julian confirm... recepţie !..."

Rapiditatea cu care am primit răspunsul mi-a produs un şoc extrem de violent. Nici nu-mi venea să cred. Un om, undeva, acolo jos, era la postul său şi se părea că stătuse cu mîna pe microfon chiar în momentul în care eu vorbisem. Vocea i se auzea cu o putere şi cu o claritate extraordinare.

Alcob şi cu mine ne-am privit o fracţiune de secundă fără să spunem nimic, fără să ne clintim, muţi, literalmente încremeniţi. De o eternitate eram singuri, îngrozitor de singuri. Şi, dintr-odată, vocea unui om, o voce omenească pătrunde în cabină, interesîndu-se de problemele noastre, vrea să ne ajute. Am avut senzaţia stranie că omul acela apare din zăpadă şi din furtună, se aşeze între noi şi ne întreabă cu un ton incredibil de calm şi de liniştitor :

„Ei bine, domnilor ! Ce aş putea face pentru dumneavoastră ?"...

Fără să mai pierd vremea, i-am spus întrebarea vitală şi extrem de presantă, eliminînd pe cît îmi era cu putinţă cuvintele inutile din mesajul meu :

„Vă rog... Puteţi să-mi comunicaţi starea timpului ?..."

Răspunsul a venit rapid şi precis, mai puternic şi mai clar decît înainte, dîndu-ne exact informaţiile cerute, de parcă operatorul ar fi bănuit ce dorim şi aştepta întrebarea noastră cu un deget pe butonul microfonului :

„Complet acoperit !... Plafon douăzeci şi cinci la cincizeci de metri !... Vizibilitate redusă din cauza puternicelor

precipitații !... Vîntul : cincizeci pînă la șaizeci de noduri pe oră !..."

Mesajul acesta ne izbi ca un val monstruos, gigantic care dădea lovitura de grație sărmanului naufragiat ce se menținea însă la suprafață, și refuza să se lase tîrît la fund.

Micul aeroport de la San Julian era bîntuit de aceeași furtună care se înverșuna împotriva noastră, și, evident, era închis deoarece condițiile meteo erau departe de minimul necesar pentru o aterizare.

Simțeam că leșin. Miraculosul radiofar în care ne puseserăm toată speranța nu putea servi la nimic. Și vocea acelui om, care ni s-a părut vocea unui salvator, un simbol al vieții, nu ne spunea decît că sîntem iremediabil pierduți. Buletinul meteorologic de la San Julian se transformase într-un act de deces — actul nostru de deces.

Nu mai era nimic de făcut. De altfel, San Julian era un aeroport foarte mic, o simplă pistă de pămînt rudimentară, și practic fără posibilități de ghidaj radio. Radiofarul după care ne-am orientat era singura lui instalație și nici măcar nu era aliniat pe axa pistei.

Mai exista încă un factor extrem de important care făcea imposibilă aterizarea : zburam cu un singur motor. Dar să nu ne amăgim : chiar dacă ambele motoare ar fi funcționat perfect, și am fi avut în fața noastră cel mai bine echipat aeroport din țară, aterizarea tot n-ar fi fost posibilă în condițiile date.

Mențineam totuși avionul pe aceeași direcție, urmărind prostește, fără să știu de ce, acele radiocompasurilor.

„Nu, Alcob, e imposibil..." Voiam adică să spun că nu se mai poate face nimic, că sînt învins, că sîntem amîndoi învinși... și trecem prin ultima noastră furtună !...

Cred că un cuvînt de-al lui Alcob m-ar fi putut determina să mai continui o vreme lupta, sau, dimpotrivă, să renunț imediat. Dar Alcob nu mi-a răspuns, n-a făcut nici un gest : stătea la postul său și controla aparatele de bord sau, din cînd în cînd, arunca o privire lipsită de expresie spre potopul de fulgi care ne orbeau calea. Și totuși fără să scoată un cuvînt, Alcob m-a făcut să-i înțeleg gîndul : „N-ajută la nimic dacă ne plîngem și ne văităm !..."

Ultimele secunde ne-au tîrît cu o viteză amețitoare la o distanță incomensurabilă de locul în care am auzit vocea aceea puternică și clară. Îmi făceam socoteala că rămăsese cu mulți kilometri în urmă, cînd am auzit-o din nou, chiar mai bine decît înainte, ceea ce părea să indice că ne apropiem cu repeziciune de stația emițătoare. Operatorul ne întreba de unde am plecat și încotro mergem. Dar mă întrebam și eu : ce importanță are de unde venim ? și unde mergem ?... Mă rog... venim de foarte, foarte departe și mergem și mai departe... Făceam o foarte lungă călătorie !...

Acele cronometrului își urmau drumul lor inexorabil. Încercam să analizez situația și am ajuns la concluzia că pentru noi numărul opțiunilor era extrem de limitat ; se reducea de fapt la două : prima ar fi fost să zburăm ca și pînă acum, la aceeași altitudine, dar îndreptîndu-se spre nord, în speranța unei ipotetice ameliorări a condițiilor atmosferice care ne-ar fi permis să coborîm undeva. Dar mai puteam oare controla aparatul încă două ore ? Și spun două ore pentru că acesta era timpul limită impus de carburantul pe care-l mai aveam, raportat la ritmul de consum. Apoi uleiul : mai aveam ulei pentru două ore ? Și, în sfîrșit, se mai punea întrebarea dacă am fi găsit într-adevăr un aeroport unde condițiile meteorologice ne-ar fi permis să ate-

rizăm. Fără să mai pun la socoteală situațiile imprevizibile ce s-ar fi putut ivi. Prima opțiune era, prin urmare, exclusă...

Cealaltă ar fi însemnat să forțăm puțin situația, și să înfruntăm moartea, dar păstrînd controlul aparatului pînă la ultima clipă. Ceea ce însemna să coborîm orbește, pînă la impactul cu... solul, chiar aici la San Julian. Cum va fi însă acest „impact cu solul“ ? Cunoaștem regulile jocului și nu-mi era greu să-mi închipui miile de greutăți ce urma să le întîmpin. Care erau șansele acestei opțiuni ? Una la mie în favoarea noastră.

Am fost trezit la realitate de vocea operatorului care ne cerea :

„Comunicați punctul vostru de plecare și destinația...“ I-am răspuns, forțîndu-mă să nu-i transmit emoțiile pe care le trăiam. Apoi, pe măsură ce vorbeam, am fost surprins de tonul ciudat al acestei voci, care era, totuși, a mea, dar nu o mai recunoșteam :

„Turnul San Julian !... Venim din Rigo Gallegos !... Prima noastră destinație era Trelew... Sîntem în pericol de catastrofă... Avem un motor oprit din cauza unui bloc de gheață format în interior...Vom încerca să „intrăm“ în raza aeroportului vostru...“ Asta a fost tot.

În momentul în care am agățat microfonul la locul lui obișnuit am și început pregătirile pentru această ultimă luptă. În primul rînd trebuia să studiez schema de coborîre instrumentală pentru aeroportul San Julian. Știam că aici era doar o pistă de pămînt bătătorit, dar nu am aterizat niciodată și nici măcar nu-mi aminteam să fi zburat cîndva prin această regiune.

„Avem foaia de coborîre pentru San Julian ?“

Abia am formulat întrebarea că Alcob a și scos marele nostru clasor albastru, din care a extras victorios una din pagini, după care a pus cu grijă, la locul ei, voluminoasa carte...

Copilotul a aruncat o privire avidă pe schemă, apoi mi-a întins foaia rămînînd aplecat spre mine și continuînd astfel să studieze împreună cu mine procedura de coborîre. Ne-au fost de ajuns cîteva clipe ca să analizăm schema și să ne fixăm detaliile pe care trebuia să le respectăm cu cea mai mare precizie pentru a putea atinge aeroportul. Și exact în același moment ne-am pomenit amîndoi exclamînd cu spaimă :

„Vîntul ! Linia de apropiere finală... !"

Într-adevăr, vîntul sufla exact din spate, pe direcția de apropiere. Practic nu exista nici o diferență între cele două direcții... și viteza vîntului la sol era de o sută zece kilometri pe oră. Ceea ce însemna că în aer, intensitatea lui trebuia să fie în jur de o sută treizeci de kilometri.

„Este imposibil ! Absolut imposibil !... Nu se poate „intra" cu un asemenea vînt de coadă !" Am făcut această reflecție, subliniind ultimele două cuvinte. Alcob oftă prelung și, dezamăgit, se reîntoarse la treburile sale.

Șansa de una la mie, în care crezusem la un moment dat, dispărea, smulsă, alungată de vîntul ce sufla cu o sută zece kilometri pe oră !...

Pentru edificarea cititorului mai notăm că schema de coborîre nu menționa decît această singură direcție de aterizare pentru apropierea cu ajutorul instrumentelor ; aterizarea din sens opus era îngreunată de obstacole care schimbau unghiul de pantă. Cititorul mai trebuie să rețină că operațiunea de orientare a avionului și aducerea lui la

aterizare în condițiile zborului instrumental, chiar în limitele de vizibilitate stabilite și admise pentru un anumit aeroport, reprezintă totdeauna faza cea mai critică a zborului.

Istoria aviației este ilustrată cu nenumărate accidente datorate, în majoritatea cazurilor, chiar și cînd a fost vorba de piloți cu experiență, unei infime erori săvîrșite într-un moment critic. Or, să aterizezi cu un bimotor clasic și cu unul din motoare oprit, chiar pe un aeroport mai bine dotat, și chiar pe timp frumos, este extrem de greu.

În timp ce studiam procedura de aterizare pentru San Julian, îmi amintesc că am scăpat cîteva înjurături. Să fi fost semn de nervozitate sau un fel de ușurare, n-aș putea spune. Cu mîna stîngă mi-am frecat fruntea : un gest mașinal, un fel de masaj care îmi permitea să-mi limpezesc gîndurile. Dar însemna mai ales, și eu îmi dădeam seama de asta, o recunoaștere a neputinței și o exteriorizare a resemnării. Cred că, la un moment dat, m-a apucat un fel de rîs nervos, un rîs fără motiv, cum li se întîmplă unor condamnați cînd urcă ultima treaptă a eșafodului.

„Nu, Alcob, este absolut imposibil !... cu *un singur motor !...*"

Accentuasem puternic ultimele cuvinte. Terminasem de studiat schema de aterizare. Dealtfel nici nu era nevoie de prea mult timp ca să-mi dau seama că problema era în realitate simplă, numai că în cazul nostru și acum era imposibil de rezolvat ! ! !

I-am dat lui Alcob foaia ca să mai studieze și el procedura de coborîre și aterizare. Gestul meu avea un sens precis, de neputință și resemnare, în același timp, care mi se părea necesar pentru a-l lămuri definitiv pe copilot în privința catastrofei ce ne aștepta. Alcob luă schița și se

cufundă în studiu părînd că nu mai vede nimic altceva decît foaia aceea de hîrtie. Îi spusesem de mai multe ori că sîntem pierduți și nu mai avem nici cea mai mică șansă de scăpare. Problema care mă preocupa era dacă Alcob m-a crezut. Își imagina el acea teribilă coborîre către final și manevra nebunească pe care o voi încerca ? Știa oare Alcob, că o dată angajați în acest plonjon fără scăpare nu vom mai discuta decît în termeni tehnici, iar ordinele mele vor fi scurte și rapide ? Știa el că îi spun adio, acum, în acest mod simplu, fără să am forța de a rosti cuvintele pe care nici eu nu voiam să le aud ? Un fapt era sigur : lui Alcob nu-i era frică !...

Trebuie să recunosc că tocmai atitudinea lui a fost principalul factor care mi-a permis să-mi limpezesc gîndurile înainte de a începe cea mai dură probă. Eram gata !... Gata din toate punctele de vedere — fizic, psihic și tehnic. Chiar știind, așa cum se întîmpla și acum, că toate eforturile vor fi absolut inutile, că deschizîndu-mi un astfel de drum, aterizarea era imposibilă, mi-am propus să execut aceste ultime manevre cu maximum de precizie și să lupt pînă la capăt, din toate puterile oricare ar fi fost deznodămîntul. Mental am recapitulat de mai multe ori manevrele pe care trebuia să le execut, virajele, schimbările de direcție, coborîrea combinată cu corecțiile de cap, schimbările de altitudine, reglarea compensatoarelor în timpul manevrelor, sincronizarea motorului în diferitele faze de zbor, toate dublate de o supraveghere permanentă și meticuloasă a fiecărui instrument de zbor și de navigație.

O frică nemaicunoscută a pus stăpînire pe mine cînd m-am gîndit la orizonturile artificiale și la indicatoarele de viteză. Știam că îmi va fi foarte greu să mențin aceste două instrumente în limitele de siguranță. Mai ales în acel mo-

ment crucial cînd va trebui să mă concentrez pentru a orienta corect aparatul, în faza de apropiere finală. Și toate acestea numai cu un singur motor care trăgea puternic într-o parte... deplasînd constant și implacabil indicatorul de direcție în afara rutei ! Acest motor care mă obliga la corecții permanente, fără o clipă de răgaz...

Alcob își pusese schema de apropiere pe genunchi. Se părea că e gata și el. De obicei, cînd coboram cu ajutorul instrumentelor, procedam cu totul altfel. Lăsam conducerea avionului pe seama lui Alcob, iar eu țineam schema de coborîre, dîndu-i rînd pe rînd toate indicațiile de care trebuia să țină seama în privința direcției și a altitudinii. Eu mă ocupam de ansamblul operațiunilor pînă la apropierea finală, cînd preluam comenzile și executam ultima parte a aterizării. Am socotit că acest mod de a lucra e cel mai simplu, mai eficace și mai sigur. Alcob a fost totdeauna de acord cu aceste sisteme. Acum însă, situația s-a schimbat : Alcob ținea schema ; nu-mi dădea instrucțiuni, dar aștepta să i le cer.

Din cînd în cînd îl întrebam de unele amănunte în legătură cu procedura de coborîre, atît pentru a verifica funcționarea aparaturii, cît și pentru a mă controla pe mine însumi.

Alcob îmi comunica prompt, ori de cîte ori îi ceream, toate datele privind direcția sau altitudinea, ca și celelalte elemente, la fel de vitale pentru orbeasca noastră coborîre.

„La ce altitudine trebuie să începem procedura de coborîre ?“ — l-am întrebat.

„La trei mii de picioare...“

Trebuia deci să trec la verticala emițătorului la trei mii de picioare pentru a începe procedura de coborîre.

Mental eram gata ; aveam reprezentarea primei faze a manevrei astfel încît o puteam începe fără nici o problemă.

Am remarcat în comportamentul mental al unui pilot un fapt care m-a frapat mereu : gîndirea, calculele și imaginația acestuia anticipează tot timpul evoluția aparatului, precedînd-o la o distanță adesea considerabilă. Trecutul și chiar prezentul nu există. Viitorul e singurul, unicul lucru care contează și pentru care el se zbate.

Începusem coborîrea fără nici o ezitare. Simțeam cum aparatul restituia văzduhului valoroasa mie de picioare pe care o cîștigaserăm atît de greu. Manevra nu era greu de realizat pentru că avionul s-a aruncat literalmente spre sol, fără să fi fost măcar nevoie să reduc turația motorului. Era, de altfel, mult mai simplu să cobor decît să urc. Pe măsură ce altimetrele coborau, fără nici un efort aparent, nu mă puteam împiedica să privesc cu profundă tristețe mișcarea rapidă și indiferentă a acelor acelea pe care cu greu am reușit să le fac să se învîrtească în sens invers, doar cu cîteva minute mai înainte. La exact trei mii de picioare, am oprit coborîrea. Am început imediat să verific și să reglez compensatoarele și am procedat, de asemenea, la un retuș al singurului motor. Am aruncat o privire asupra tuturor instrumentelor... Finisarea indicațiilor radiocompasurilor, verificarea monitorului de zbor, a direcției, a orizonturilor artificiale... totul era în ordine, gata pentru bătălia finală.

Încă vreo cîteva minute au mai trecut, încet, fără să am altceva de făcut decît să aștept, nemișcat, fără să-mi pot aduna gîndurile, pentru că era prea tîrziu... Mașina infernală pornise. Apoi radiocompasurile începură să se înscrie într-o mișcare lentă, de rotație, ceea ce însemna că nu mergeam chiar spre stație, ci oarecum alături de ea ; probabil din cauza derivei. Am fost obligat să fac o nouă compen-

sare a direcţiei. Apoi am aşteptat iarăşi indicaţiile monitorului de zbor care urma să ne ghideze cu exactitate pe traiectoria stabilită.

„Sîntem la verticală !..." l-am anunţat pe Alcob, care bineînţeles că şi-a dat seama şi fără să-i spun eu. Şi pentru mai multă siguranţă am apăsat din nou pe butoanele radiocompasurilor spre a mă convinge că aceste instrumente funcţionează corect, că deplasarea cadranelor nu se datora unor defecţiuni tehnice de la bord sau ale aparatului de la sol, lucru ce se poate întîmpla destul de frecvent. Proba era necesară şi pentru a verifica dacă monitorul de zbor — pilotul automat — reacţionează corect, în funcţie de indicaţiile radiocompasurilor. Începînd din clipa aceea aveam să mă folosesc permanent de acest formidabil auxiliar de navigaţie — adică de pilotul automat — şi trebuia să fiu sigur că întreg sistemul e perfect coordonat. Alcob scruta spaţiul din faţa avionului, prin plexiglas, încercînd în van să vadă ceva, aş zice : acel ceva tangibil, care, transformat într-un misterios semnal, răzbătea prin furtună şi punea în mişcare cele două radiocompasuri. Privirea copilotului urmărea mirată deplasarea celor două indicatoare de drum : se uita la ele la fel de neîncrezător ca şi mine.

„Turnul San Julian, aici Lima Victor Hotel India India !... Am trecut la verticala radiofarului ; începem manevra de coborîre !"

„Confirm ! Autorizăm coborîrea! Comunicaţi cînd intraţi în ultimul viraj..." Apoi operatorul reluă : „Auzim zgomot de motor !"... şi după o pauză : „Ce tip de avion aveţi ?"

A trebuit să ridic iarăşi microfonul, ceea ce mă incomoda foarte mult, deoarece aveam nevoie de amîndouă mîinile

ca să pot conduce aparatul cu maximum de precizie. Am răspuns că avionul nostru era un Twin Bonanza, apoi, pe același ton l-am rugat :

„Per favor !... No nos haga más preguntas !... Estamos en emergencia, con muchas dificuldades !..." Ceea ce însemna : „Vă rog, nu mai puneți întrebări ! Avionul e avariat, avem foarte mari dificultăți !..." Evident, mesajul avea următorul subtext : „sînt foarte ocupat cu manevrele, nu voi putea răspunde !..."

Nu am primit nici o replică. Omul care stătea jos, la căldură, în fața aparatelor de control, părea să-și fi dat dintr-o dată seama că în aer se petrecea ceva extrem de serios. Nu mi-a mai pus nici o întrebare. O liniște apăsătoare se așternu în cabină, tulburată, din cînd în cînd, de ritmul neregulat al respirației noastre. I-am cerut din nou lui Alcob valoarea unghiului la ultimul viraj. Fără să se supere și fără să se arate surprins, copilotul îmi confirmă pentru a douăzecea oră, cel puțin : „50 grade". Am verificat încă o dată dacă poziția selectorului de drum, pe monitorul de zbor, se afla la exact 50 grade, și dacă un alt contact care indica „normal" și „revers", era în poziția normală. Cele două radiocompasuri era sincronizate pe radiofarul de la San Julian.

Pentru primul segment al coborîrii totul era deci în ordine. Pe tabloul de bord, în stînga jos, se găsea aparatul IN-14 — un instrument de navigație pe care, de acum înainte, trebuia să-l urmez orbește. Sistemul IN-14 era un ansamblu care se compunea dintr-un radiocompas la distanță, montat la extremitatea uneia dintre aripi, un girodirecțional care se sincroniza constant și automat cu acest radiocompas, și dintr-o minusculă cutie cenușie — „computerul", cu alte cuvinte, creierul sistemului. Acest ansamblu

menţinea direcţia aleasă, dirijînd orientarea reală a avionului, după ce compara datele memorizate cu informaţiile recepţionate de la radiocompasuri. Acest sistem dicta, în ultimă instanţă, direcţia ce trebuia urmată pentru a intra pe panta corectă ; apoi menţinea această direcţie. Acest ansamblu de aparate forma ceea ce se numeşte pilotul automat sau monitorul de zbor.

Abia am trecut de verticala staţiei emiţătoare şi acul vertical de pe cadranul IN-14 începu să se rotească încet spre dreapta, pentru a-mi indica sensul corecţiei pe care trebuia s-o efectuez spre a mă înscrie corect pe traiectoria schemei de „îndepărtare". (Îndepărtarea constituia primul segment al procedurii instrumentale de care depindea înscrierea corectă a avionului în virajul final şi orientarea definitivă pe direcţia pistei.)

Am respectat cu sfinţenie toate indicaţiile pe care mi le dădea, succesiv, acul vertical, ţinînd cont şi de cea mai uşoară oscilaţie. Am avut apoi satisfacţia de a constata, comparînd indicaţiile celorlalte aparate, că orientarea stabilită de creierul electronic era perfectă şi că mă adusese, în foarte scurt timp, exact pe traiectoria aleasă. Alcob mi-a reamintit atunci că simultan cu operaţiunea anterioară trebuia să încep şi coborîrea, adică să continui să merg pe aceeaşi axă pînă la altitudinea de 1500 m., la care trebuia să rămîn pînă în momentul virajului denumit de procedură. Hotărîserăm, de comun acord, să amînăm cît mai mult momentul acestui viraj, din cauza vîntului, foarte violent, care sufla în sens contrar dar şi pentru a fi siguri că ieşirea sub plafon va avea loc deasupra Atlanticului. Coborînd deasupra oceanului, aveam siguranţa că puteam zbura foarte jos, dacă era necesar, fără riscul de a întîlni coline, stîlpi electrici sau vreun alt obstacol.

Prima fază a coborîrii noastre orbeşti către cumplitul nostru destin, începuse corect şi fără să ne exteriorizăm nervozitatea, de parcă ar fi fost vorba de un zbor de antrenament.

Situaţia însă nu era deloc atît de simplă cum părea. Trebuia să controlez viteza de înaintare şi cea de coborîre, poziţia avionului, indicaţiile monitorului, altitudinea, durata zborului pe segmente, etc. Inamicii cei mai înverşunaţi în timpul acestor manevre erau, fără îndoială, reperele orizonturilor artificiale. Aceste bare, mai ales cele ale instrumentului din faţa mea, îmi pricinuiau serioase probleme şi-mi era extrem de dificil să le menţin în poziţia corectă. Unui pilot i se poate întîmpla în cursul unui zbor prelungit cu ajutorul instrumentelor să încerce senzaţii false. Aceste senzaţii sînt, de cele mai multe ori opuse indicaţiilor aparatelor (de exemplu, orizontul artificial arată clar că avionul e înclinat spre stînga, în timp ce pilotul are impresia că se înclină spre dreapta). Este, într-adevăr, o situaţie extrem de neplăcută şi periculoasă pentru că la un moment dat eşti obligat să asculţi orbeşte de un aparat în ale cărui indicaţii, totuşi foarte exacte şi reale, nu-ţi mai vine să crezi. Pe de altă parte, corecţia unei înclinaţii, chiar de mică importanţă, sau repetarea unei astfel de operaţii reclamă un efort excepţional, mai mult de voinţă, desigur, decît muscular. Or, în ceea ce mă privea, trebuie să recunosc că nu-mi mai rămăseseră decît foarte puţine resurse, atît din prima cît şi din a doua categorie.

Era absolut necesar acum să profit de această primă fază, în cursul căreia nici primejdiile şi nici tensiunea nu luau încă forme acute.

1 800 de picioare ! 1 500 !... Am parcurs, aşadar, prima etapă a coborîrii. De acum trebuia să continui zborul ori-

zontal şi să menţin constant această altitudine timp de patru minute, adică atît cît calculasem că era necesar înainte de a începe virajul. Îmi era foarte teamă de acest viraj care trebuia executat în curînd, şi neapărat pe stînga... „pe partea motorului oprit !" Manevra era extrem de riscantă şi-i cunoşteam bine urmările : ştiam că-mi va fi foarte greu să menţin controlul aparatului să evit răsucirea pronunţată pe aripa stîngă, care mă putea antrena într-o spirală descendentă fără scăpare. Pilotul automat mă ajuta extrem de mult. Branşat şi debranşat mai tot timpul, îmi dădea posibilitatea să verific aparatele, să operez anumite corecţii şi chiar să mă odihnesc cîteva secunde... Îl deconectam din cînd în cînd, ca să simt din nou reacţiile comenzilor şi ale aparatului, apoi îl conectam din nou, şi aşa mai departe. Aveam un auxiliar nepreţuit care mă asculta fără greş, ajutîndu-mă să înfrunt dificultăţile coborîrii.

„Au trecut cele patru minute ! Trebuie acum să ne menţinem la 1 500 de picioare pe tot timpul virajului..." — îmi strigă Alcob.

Am intrat uşor de tot în virajul spre stînga, pipăind comenzile, gata să revin în orice moment, dacă ar fi fost nevoie. Eram neplăcut surprins să constat că avionul vira absolut singur, de îndată ce slăbeam puţin apăsarea pe pedala dreaptă a palonierului. Nici măcar nu era necesar să înclin eu aparatul. Simţeam cum avionul pivotează singur, căutînd să vireze din ce în ce mai mult. În această situaţie, dificultatea cea mai serioasă consta în controlul extrem de riguros al mişcărilor executate cu picioarele, care trebuiau să acţioneze foarte prompt şi precis, milimetru cu milimetru.

Concentrîndu-mă asupra manevrei, i-am cerut încă o dată, poate pentru a zecea oară, lui Alcob să-mi confirme

direcţia de apropiere finală pe care urma să stabilizez aparatul : trebuia să ies din viraj exact pe axa pistei, adică în momentul în care puteam intercepta această linie imaginară, fără să procedez, dacă era posibil, la corecţii ce puteau fi periculoase.

„215 grade !..." — a fost răspunsul.

„215 grade !..." — am repetat şi eu această cifră finală care ne pecetluia destinul.

Zarurile au fost aruncate. De acum era imposibil să mai dăm înapoi. Ne aflam iremediabil angajaţi pe înspăimîntătorul drum al morţii. Începeam chiar să revăd imaginile care-mi mai apăruseră de cîteva ori în cursul carierei mele de pilot, cînd trecusem cele mai înspăimîntătoare coşmare. Acum însă nu mai era vorba de coşmar : imaginile erau îngrozitor de reale şi îmi dădeam seama că voi pieri cu ele imprimate pe retină.

1 500 de picioare !... Avionul zbura la numai 1 500 de picioare de sol. Eram mult mai jos decît la prima tentativă de coborîre, care mă înspăimîntare, deşi atunci ajunseserăm doar la 2 000 de picioare. Şi acum continuam să coborîm. Tot timpul fără să vedem nimic în faţă.

Dacă aş fi avut răgazul să gîndesc, probabil că aş fi tremurat iar, ca o vargă. Dar nu voiam să mă gîndesc la nimic şi nu mă gîndeam la nimic. Rămăşiţele mele de voinţă şi atenţie se concentrau acum spre împlinirea acestei ultime îndatoriri de care îmi promisesem că mă voi achita cît mai corect posibil.

„215 grade !..." — spuse Alcob. Şi, pe IN-14, pe cadranul aparatului am fixat această nouă cifră, cu cea mai mare grijă posibilă. Verificam astfel dacă girodirecţionalul continua să fie perfect sincronizat cu sistemul automat şi dacă primul din cele două radiocompasuri funcţionează normal tot timpul, alimentînd monitorul de zbor cu datele corecte.

Furtuna continua implacabilă, neiertătoare. Mie însă nu-mi mai păsa. Luptam împotriva unei alte furtuni, care se dezlănţuise acum chiar la bordul avionului, chiar în cabină. Aveam de luptat cu furtuna aceea de cifre, de indicatoare şi repere care mă asaltau permanent, fără să-mi lase o clipă de răgaz. Eram într-o stare de extremă încordare...

Faza finală de apropiere devenea din clipă în clipă, tot mai complicată, mai periculoasă. Dificultăţile se îngrămădeau într-un ritm infernal, la fel ca fulgii ce se izbeau de geamuri. Eram cuprins de un fel de febră interioară şi parcă tot trupul îmi ardea.

Sarcina mea consta, de acum, încolo, în a urmări cu stricteţe, şi de a corecta imediat, chiar şi cele mai mici oscilaţii ale reperului vertical al monitorului de zbor. Dar... fiindcă, evident, acest „dar“ se multiplica la infinit... ! paralel cu această manevră trebuia să reiau coborîrea, să schimb iar reglajele compensatoarelor şi ale comenzilor, să le reduc treptat... să controlez în acelaşi timp, cît mai riguros, fiecare instrument de zbor şi, bineînţeles, motorul, care, din acest moment, trebuia să funcţioneze fără greş. Este adevărat că motorul nu dădea încă nici un semn de oboseală sau de slăbiciune, în ciuda regimului infernal la care l-am supus atîta timp. Dar în schimbul acestui serviciu, avionul mă confrunta cu acea putrenică „tracţiune laterală“ ; ceea ce mă obosea peste măsură şi din care pricină îmi era foarte greu să mă conformez indicaţiilor date de monitorul de zbor.

Cît timp a fost necesar ca să intru pe axa de apropiere ? N-aş putea spune cu exactitate. Ştiu doar că, de bine de rău, asudînd şi gîfîind de epuizare, am reuşit în cele din urmă să centrez avionul pe traiectoria prevăzută, pe care, de altfel, mă şi străduisem cu disperare să-l menţin.

Pe măsură ce coborîrea continua, viteza devenise cea mai importantă dintre preocupările mele. Eram, într-adevăr, foarte aproape de viteza critică, şi, în acelaşi timp, foarte aproape de... sol ! Îmi era greu să menţin cu precizie avionul pe linia de apropiere, şi-mi era foarte frică să nu comit vreo greşeală în zborul propriu-zis, concentrîndu-mă prea mult asupra factorului „navigaţie" ; căci orice greşeală ar fi fost de natură să modifice grav echilibrul, şi aşa destul de precar al avionului. Trebuie să mai spun că, deşi îmi era „teamă" să nu comit vreo eroare ireperabilă, care s-ar fi putut solda cu o catastrofă, nu mă mai temeam de moarte, deşi o simţeam tot mai aproape...

Lupta continua ! Mă copleşea însă o enormă satisfacţie interioară, constatînd că înfrîng obstacolele, unul după altul, fără să mă poticnesc încă. Bineînţeles, nu-mi făceam nici o iluzie în privinţa rezultatului final, şi intuiam că, mai devreme sau mai tîrziu, voi întîlni un obstacol peste care îmi va fi imposibil să trec. Dar mă simţeam îmbătat de intensitatea acestei bătălii şi continuam să lupt cu mîndrie, cu orgoliu, mai mult ca oricînd decis să învestesc tot ce e mai bun în mine, chiar în perspectiva unui eşec final.

„750 de picioare !... Altitudine minimă !..." — îmi strigă Alcob.

Da, cele 750 de picioare reprezentau altitudinea minimă de securitate, stabilită de linia aeriană ale cărei hărţi le foloseam. În mod normal, cu puţin înainte de a atinge această înălţime, pilotul trebuia să zboare „la vedere" şi să fie bine orientat pe axa pistei pentru a putea ateriza direct. În caz contrar, dacă a atins această limită, fără să fi ieşit din plafonul de nori şi nu are deci un minimum de vizibilitate, pilotul trebuia să urce la o altă altitudine de securitate, pe o direcţie de degajare astfel calculată încît să se

poată îndrepta spre alt aeroport, în conformitate cu indicațiile turnului de control.

Cele două altimetre atinseseră înălțimea critică aproape în același timp. Însemna deci că eram la aproximativ 250 de metri deasupra nivelului mării.

Nimic !... Mereu nimic !... În fața noastră, și sub noi, nimic !... Nici cea mai slabă vizibilitate, nici urmă de existență a planetei care, după cum indicau instrumentele, era totuși foarte aproape ! Un adevărat potop de zăpadă, amestecată, acum, cu ploaie, și a cărei violență părea că e în creștere, răpăia zgomotos pe plexiglasul avionului.

Ne tîram mereu prin aceeași masă opacă uneori, fără să știma prea bine dacă zburăm normal sau cu capul în jos. Nu vedeam nimic, absolut nimic în jurul nostru. Alcob renunțase să mai studieze schema de apropiere. Lipit de parbriz, căuta acum, cu disperare, să zărească ceva prin zăpada care continua să ascundă pămîntul : căuta obstacolul sau indiciul care, poate în ultimul moment, ne-ar fi avertizat că trebuie să evităm ceva, o colină, un copac, salvîndu-ne, astfel, aparatul și viețile.

Am atins limita de 750 metri fără să fi stabilit contactul vizual cu solul. Procedura de rutină în astfel de situații — să luăm din nou altitudine și să ne îndreptăm spre alt aeroport — ne era interzisă ! De ce ? În primul rînd, pentru că nu mai puteam încerca să ne ridicăm din nou ; operațiunea era mult prea riscantă cu un singur motor, și extrem de dificilă pentru cel ce ținea comenzile. Motorul se învîrtea într-un ritm infernal de exact o oră ! Logic vorbind, nici nu putea să mai reziste la efortul unui nou urcuș. Pe de altă parte... dacă am fi urcat ? De ce ?... Pentru a merge unde ?... Nu mai puteam ajunge nicăieri. Furtuna bîntuia pe o imensă întindere a continentului și

toate aeroporturile din raza noastră erau închise, fiind lipsite de vizibilitate. Şi-atunci, ce am fi cîştigat încercînd să mergem în altă parte ? Din alt punct de vedere, excluzînd factorul mecanic, mai exista, cu spuneam, factorul uman, a cărui importanţă era la fel de vitală, şi care amenința, de asemenea, să se prăbușească dintr-o clipă într-alta.

Tensiunea psihică și nervoasă la care eram supus — mi se părea că de o veșnicie — epuizase în mine întreaga energie ce ar fi trebuit s-o investesc în această luptă. Ştiam că nu voi mai putea rezista multă vreme. Cu un imens regret, și după o clipă de ezitare, m-am decis să continui coborîrea ; pentru că nu mai aveam de ales, nu aveam altă alternativă decît aceea de a privi pasiv altimetrele, în coborîrea lor periculoasă, așteptînd pur şi simplu, ieșirea din nori sau întîlnirea cu pămîntul... !

700 de picioare !... 650... 600... 500 de picioare !... Nimic ! ...Mereu nimic ! Îmi venea uneori să cred că lumea a dispărut subit, că pămîntul nu mai există și că din univers nu mai rămăsese decît un imens bulgăre de nor şi zăpadă, avîndu-ne în mijloc pe noi — singurii supravieţuitorii ai unui cataclism. Pe tabloul de bord, în ordinea importanţei instrumentelor, altimetrele ajunseseră pe același plan cu indicatoarele de viteză, apoi au trecut înaintea lor.

Coborîrea continua... dar sub un unghi mai mic decît în condiţii obişnuite, în aşa fel încît contactul cu solul să fie mai puţin brusc. Dacă ar fi fost să dau crezare instrumentelor de navigaţie, avionul continua să se menţină, ca prin miracol, pe axa de apropiere, aşa cum era ea trasată pe schema de aterizare. Monitorul de zbor se menţinea pe mijlocul axei. Deci, dacă întregul ansamblu funcţiona corect, și dacă nu mă înșelasem eu pe undeva, însemna că

mergeam chiar spre pistă... spre acea minusculă fîşie de pămînt acoperită de imensa masă cenuşie. Mă întrebam dacă o voi putea măcar zări şi dacă nu voi trece pe alături, la vreo sută de metri, sau poate mai puţin, fără s-o văd !

400 de picioare !... Mereu nimic ! Dincolo de parbriz — aceeaşi dezlănţuire opacă, prin care nu distingeam nimic. Şi totuşi încă zburam, cam la o sută de metri de sol ! O sută de metri !... Ceea ce era extrem de puţin pentru un avion, aproape fără control, pe un timp infernal.

Coborîrea continua... 300 de picioare ! Mereu nimic !... Nici cel mai neînsemnat indiciu, nici despre apropierea noastră de sol, nici despre sfîrşitul acestei formidabile pături de nori care ne ţinea prizonieri !

Senzaţia de căldură pe care o avusesem mai înainte, lăsă acum locul unei sudori reci. Am fost obligat la un efort teribil pentru a „înlătura" această senzaţie, pentru a o uita, ca să rămîn agăţat de comenzi şi să continui lupta cu disperare, pentru a menţine echilibrul avionului. Îmi era foarte greu să respect corecţiile dificile pe care mi le indica monitorul de zbor. Indoieli înspăimîntătoare îmi treceau prin cap cu iuţeala fulgerului. Sfîrşitul atît de temut se apropia şi suferеam îngrozitor din cauza tremurului de nestăpînit care-mi agita mîinile ; mai întîi imperceptibil, apoi cu o putere ce creştea mereu, pe măsură ce ne apropiam de sol, fără să vedem nimic.

Ajunseserăm la mai puţin de o sută de metri... la mai puţin deci de jumătate din altitudinea critică minimă. Ceea ce însemna că trecuserăm de mult de bariera de siguranţă... Eram cufundaţi într-o zonă în care nimeni nu mai răspundea pentru noi, în timp ce bolidul nostru se năpustea orbeşte spre un destin cumplit.

Indicatoarele își continuau rotirile infernale spre „minus infinit". Îmi era extrem de greu să interpretez corect indicațiile instrumentelor, chiar și ale celor mai simple. Altimetrele urmau tristul lor drum în jos... Coborîrea fatală continua fără oprire. Nici o altă decizie, nici o altă alegere nu-mi mai era îngăduită. Întoarcerea era imposibilă...

Altimetrele ajunseseră foarte aproape de zero ! O tensiune extraordinară pusese sătpînire pe noi, pe mine în special ! Alcob părea încremenit. De copilot mă despărțea parcă un abis. Eram ca hipnotizați, paralizați, văzînd cum indicatoarele celor două instrumente se apropie, inexorabil, de zero ! Nu mai puteam scoate un cuvînt ; eram incapabili să mai facem vreun gest oarecare ; ne simțeam nervii încordați și așteptam. Așteptam să ne zdrobim de pămînt. Și era absolut necesar să văd măcar o porțiune din sol, imediat, chiar în acest moment, înainte de a fi prea tîrziu, înainte ca instrumentele să atingă cifra fatidică.

Dacă aș fi putut vedea „ceva" înainte de a atinge acel zero, atunci poate, ne-ar mai fi rămas o șansă. Era însă mult prea tîrziu : între acele indicatoarelor și cifra zero nu mai exista decît un spațiu infim. Chiar dacă am fi reușit să ieșim din plafon, îmi făceam socoteala că la această altitudine ar fi fost foarte dificil să continui zborul, chiar și în condiții de vizibilitate, deoarece eram mult prea aproape de pămînt.

Timpul se scurgea inexorabil. Acele se aflau foarte aproape de cifra blestemată. Nu ne mai rămîneau decît extrem de puține șanse, dar și acestea continuau să se reducă văzînd cu ochii, pe cadranele care arătau puțina viață ce ne mai rămînea de trăit.

Cred că Alcob și-a dat seama, ca și mine, că dacă altimetrele ar fi ajuns acum la zero s-ar fi întîmplat „ceva“ ; ceva ce ni se părea absolut inevitabil de mult timp, și pe care-l așteptam cu resemnare, ca pe un oaspete nedorit.

Am luptat cît ne-a fost cu putință. Acum lupta se termina ; avea să se sfîrșească în cîteva secunde, în momentul în care aparatul lua contact cu solul... Coboram mereu... 200 de picioare — aproximativ 60 de metri ! Și nimic ! Nici cea mai slabă vizibilitate, nici în față, și nici în jos... Nu vedeam decît zăpada apătoasă ce se strivea de parbriz, gata să ne doboare, dintr-o clipă într-alta.

Eram la 60 de metri deasupra nivelului mării, dacă ar fi fost să ne luăm după indicațiile instrumentelor de bord și dacă datele transmise de operatorul din turn fuseseră exacte. Oare altimetrele funcționau corect ?... Dar aparatele de navigație ?... Mergeam într-adevăr către pistă ? Mă chinuiau îndoieli cumplite, care însă nu durau decît o clipă... După socotelile mele, de mult ar fi trebuit să ne fi zdrobit... Și, totuși, zburam !...

Lupta mea interioară a reînceput, surdă și vicleană. Simțeam uneori că nu mai sînt stăpîn pe mine însumi, pentru ca imediat să devin din nou sigur pe propriile-mi mișcări, să cred iarăși în indicațiile instrumentelor și să mă supun exigențelor lor, desigur cu eforturi deosebit de mari.

Coboram mereu !... Mereu mai jos !... Era suficient ca mîna să-mi slăbească puțin pe comanda profundorului, pentru ca avionul să piardă iarăși din înălțime. De altminteri, aparatul continua să coboare, încet dar constant. Ajunseserăm la un sfert din înălțimea minimă stabilită pentru aterizarea cu ajutorul instrumentelor, în condițiile de la San Julian, stabilite adică în funcție de diversele

obstacole existente în zona de apropiere finală... care puteau fi o clădire mai înaltă... o colină... o antenă...

Mă aşteptam să mă izbesc de un asemenea obstacol dintr-un moment într-altul. Era normal, fiindcă eram foarte jos. Mîinile-mi erau încleştate pe comenzi, gata să reacţioneze imediat, pentru a evita şocul, sau pentru a-l amortiza, dacă mai era posibil. Eram sigur că voi vedea obstacolul apărînd abia în ultima clipă, ca o imensă pată de beznă ce avea să ne înfăşoare brusc în întunericul său. Îmi imaginam că se va produce un zgomot asurzitor, de aluminiu şi oţel răsucit, turtit, sfărîmat în mii de bucăţi, pe care vîntul le va împrăştia apoi de-a lungul coastei. Din acest cumplit zgomot final sau din explozie, eu nu voi mai apuca să aud decît o fracţiune, începutul, dar eram sigur că voi auzi... ceva !

Cu o fermitate şi o decizie care mă surprindeau, menţineam mereu aceeaşi apăsare pe comanda profundorului. Altimetrele coborau mereu.

Fiecare secundă părea că durează un secol. Pierduserăm măsura timpului. Fiecare milimetru în jos al indicatoarelor, care coborau cu indiferenţă, reprezenta un milimetru în minus din vieţile noastre... Iar milimetri ce ne mai rămîneau de trăit, scădeau inexorabil.

Luptînd împotriva unor enorme dificultăţi, foarte felurite, mă încăpăţînam, totuşi, să menţin avionul pe traiectoria stabilită, în timp ce în sinea mea eram frămîntat de o mulţime de întrebări : la ce bun să mai lupt ! la ce mai ajută exactitatea drumului, dacă tot nu vedeam nimic ? În cîteva secunde ne vom zdrobi... Munca mea şi toate eforturile au fost inutile !... N-am reuşit altceva decît să prelungesc suferinţele lui Alcob şi ale mele, fără nici un rezultat.

Am ajuns la 100 de picioare... 30 de metri.. Eram foarte aproape de acel „zero" final. Cu o viteză uluitoare, am traversat o zonă întunecată şi am crezut că, în sfîrşit, a sosit și ultima clipă din viață ! Apoi am trecut printr-o zonă mai luminoasă... urmată de una întunecată... din nou luminoasă, şi din nou o zonă întunecată... o succesiune extrem de rapidă de senzații vizuale care se schimbau într-un ritm înspăimîntător. Timp de un minut am reușit să văd „ceva", exact sub aripa din partea mea. Era o masă verzuie, care se vălurea şi împroşca imense dîre de spumă sălbatică, ale căror brazde albe ne demonstrau că și sub noi, pe mare, ca și în aer, bîntuie aceeași furie a elementelor dezlănțuite.

La mai puţin de treizeci de metri altitudine — ca să fiu exact : la douăzeci — am reluat contactul vizual cu planeta noastră, pentru prima oară după două ceasuri. Eram deasupra Atlanticului ! Simțeam că mă cuprinde groaza ! Eram foarte aproape de apă ! De apa aceea care fugea în goană înapoi, pe sub aripile avionului... Vizibilitatea era intermitentă ; şi din cînd în cînd reintram în plafonul jos de nori fără să mai vedem nimic, timp de cîteva secunde... Apoi marea se ivea iar, cu violenţă, pe neaşteptate, şi-atît de aproape, încît ni se părea că am putea-o atinge cu mîna.

Am coborît și mai mult ; pînă la optsprezece metri deasupra apei, pentru a încerca să scap de norii care se agăţau de noi şi se încăpăţînau să ne urmărească. Sarcina mi se simplifica dar mi se şi complica în acelaşi timp, căci acum nu mai era nevoie să mă uit la altimetre ; trebuia doar să-mi distribui atenţia, adică să privesc afară, pentru a menţine avionul la aceeaşi înălţime faţă de nivelul mării, iar în cabină să urmăresc aparatele de navigaţie și cele ale motorului. Nu-mi făceam însă nici o iluzie, plafonul era extrem de jos ; iar vizibilitatea pe orizontală

— foarte redusă... Ştiam că sîntem departe de a fi salvaţi şi că vieţile noastre continuă să atîrne de un fir de păr.

Vedeam oceanul, distingeam ondulaţiile vîscoase ale valurilor şi nesfîrşitele dîre de spumă, a căror albeaţă contrasta ciudat cu verdele întunecat al apei, trecînd cu o viteză înspăimîntătoare chiar pe sub aparatul nostru, la o distanţă care varia mereu din cauza rafalelor şi a corecţiilor pe care eram obligat să le operez. Un extraordinar magnetism emana din acest abis verzui pe care puţin a lipsit ca să-l atingem în zbor razant ; masa întunecată se unduia, se zvîrcolea şi împroşca trîmbe de apă, asemenea unui monstru adormit, pe care suflul elicei îl trezise şi acum se pregătea să ne înghită.

În faţa aparatului nu se vedea, practic, nimic ! Precipitaţiile, de o extremă violenţă, reduseseră vizibilitatea aproape de zero. Pe lîngă asta, în atmosferă pluteau vapori denşi, probabil de la spuma valurilor pe care rafalele o vînturau prin aer. Din cînd în cînd avionul trecea prin dîre de nori ce se tîrau la nivelul mării şi pe care era imposibil să-i vezi din timp pentru a-i ocoli. Erau momente de supremă tensiune, cînd intram brusc într-un univers cenuşiu şi opac, total lipsiţi de vizibilitate. Renunţam atunci să mai privesc afară şi mă concentram din nou asupra instrumentelor. Mişcînd comenzile cu infinită precauţie, încercam să menţin aparatul perfect orizontal, fără să urc sau să cobor nici măcar cu un metru. Şi totuşi ne simţeam uneori proiectaţi brutal, pînă la nivelul apei, fără să disting altceva decît lungile valuri verzi, împodobite cu spuma aceea înspăimîntătoare, pe care mă străduiam din răsputeri să nu o ating...

În faţă nu aveam vizibilitate decît pînă la aproximativ o sută de metri. Puţinul pe care-l vedeam, sau mai degrabă îl ghiceam, trecea prin faţa ochilor cu o viteză ame-

ţitoare, din cauza puternicului vînt de spate, care adăuga mai bine de o sută de kilometri pe oră la viteza noastră de drum. Impresia de aperentă imobilitate pe care o avuseserăm în timpul celor două ore neîntrerupte cît am zburat prin epicentrul furtunii, era înlocuită acum de această formidabilă senzaţie a unei deplasări cu o viteză relativ mare şi foarte aproape de sol. Aveam sentimentul că acum puteam aprecia numai din ochi întreaga violenţă a acestui uragan, care ne putea sfărîma în orice clipă.

Binecuvîntam decizia ce o luaserăm, cu puţin timp în urmă, de a prelungi cît mai mult deasupra mării prima fază de îndepărtare. Numai graţie acestei manevre am putut avea un contact semivizual cu suprafaţa apei. Pentru că, într-adevăr, vizibilitatea extrem de redusă şi plafonul de nori nu ne-ar fi permis să efectuăm o coborîre asemănătoare direct pe continent ; avionul s-ar fi sfărîmat, fără discuţie, de cea mai neînsemnată ridicătură a terenului : o nimica toată, de cîţiva metri, ar fi fost de ajuns !

Dacă, totuşi, nu mă înşelam, misiunea mea era departe de a fi terminată. Nenumărate dificultăţi de alt gen continuau să se ivească pe parcurs. Conduceam un bolid ale cărui posibilităţi de manevrare erau considerabil reduse ; într-o anume măsură mai puteam acţiona asupra direcţiei, şi-i mai puteam încetini goana. Dar numai atît ! Nu puteam să opresc avionul, tăind, pur şi simplu, contactul şi apăsînd pe frînă, ca la automobil.

De acum înainte trebuia să apropriu aparatul, cît mai mult posibil, de suprafaţa oceanului ca să nu mai intru în plafonul de nori. Zborul ultra-razant pe deasupra mării, era singura posibilitate de care dispuneam pentru a mă putea apropia de coastă cu o oarecare şansă de succes... Eforturile mele se concentrau acum asupra acestei noi sarcini

şi încercam să profit cît mai mult de foarte slaba vizibilitate pe care o aveam în faţă, sperînd că, poate, îmi va permite să evit primele obstacole, dacă acestea n-ar fi fost prea înalte. În acelaşi timp trebuia să ascult necondiţionat de indicaţiile monitorului de zbor. Acest aparat ne putea ghida spre pistă, sau foarte aproape de ea, dacă aş fi fost capabil să menţin instrumentul central pînă la sfîrşit.

Brusc, cu o viteză nemaipomenită, am zărit ţîşnind de sub avion o fîşie de plajă pustie, netedă ca palma, care ne intersecta direcţia de zbor aproape perpendicular. Apoi după cîteva secunde, o bucată de pămînt arid, acoperit cu bolovani, şi, din nou, marea — la doi-trei metri dedesubtul fuselajului.

Fără să schimb poziţia comenzilor, am conectat pilotul automat pentru o fracţiune de secundă, ca să arunc o privire pe schema de apropiere. Apoi, imediat am preluat comanda manuală. Am avut sentimentul că am reuşit să stabilesc poziţia noastră geografică. Limba de pămînt îngustă peste care am trecut nu putea fi, desigur, decît capul unei mici peninsule care, într-adevăr, figura pe schema de apropiere. Masa continentului nu mai era decît la vreo doi kilometri în faţa noastră. După toate probabilităţile, ceea ce văzusem în scurtul răstimp cît am lăsat comenzile, părea să coincidă cu puţinele elemente pe care le zărisem cînd am traversat peninsula. Totul părea să indice că ne aflăm pe ruta corectă şi foarte aproape de ţel. Din nefericire însă aveam împotriva noastră trei factori care se conjugau şi a căror rezultantă constituia un obstacol de netrecut.

În primul rînd plafonul era prea jos : abia ne puteam strecura printre nori şi mare ; şi probabil că această distanţă avea să se reducă şi mai mult cînd vom fi ajuns deasupra continentului. În al doilea rînd, vizibilitatea era, într-adevăr, mult prea redusă : practic nu se vedea nimic

în faţă prin rafalele de zăpadă. În al treilea rînd se punea acum formidabila problemă a vitezei.

Prima şi cea mai mare dorinţă era să reduc cît mai mult din această înspăimîntătoare viteză — accentuată de vîntul de coadă — care nu-mi lăsa timp nici să văd eventualele obstacole şi nici să le pot evita. Micşorarea vitezei era însă o operaţiune foarte dificilă, deoarece pe de o parte, vitezometrul indica valori foarte apropiate de cea critică, iar pe de altă parte aveam vîntul acela blestemat, care în situaţia noastră era un adevărat coşmar şi ridica alte probleme deosebit de grave.

Coasta se năpustea spre noi ca o altă furtună, ascunsă într-un văl dens de zăpadă, ceaţă şi ploaie. Mi-am reamintit detaliile schemei de apropiere, ca şi distanţa parcursă şi timpul cît am zburat : însemna, după toate calculele, că eram deasupra pămîntului, pe care mai mult îl ghiceam decît îl vedeam, la doi sau trei metri sub aparat, şi care, din acest moment, îmi provoca o spaimă nemaipomenită.

În faţă era imposibil să vezi ceva ; şi totuşi, împreună cu Alcob, priveam încordaţi spre botul avionului, făcînd eforturi teribile pentru a străpunge acea densă cortină de ploaie şi zăpadă, ce părea că se deplasează împreună cu noi. În ciuda strădaniilor de a mă „lipi“ de sol şi de a nu-l scăpa din ochi, pătrundeam mai tot timpul în cozile norilor care pluteau mai jos decît avionul nostru. Zburam fără să vedem nimic, cîteva fracţiuni de secundă, care ni se păreau secole şi în ce mă priveşte, simţeam cum mi se taie răsuflarea.

Senzaţia de viteză era extraordinară, mai ales din cauză că intermitent vedeam solul şi îl simţeam cum se apropie. Zburam, într-adevăr, foarte repede şi foarte aproape de pămînt !...

Începînd din primele clipe ale zborului la „vedere", am simțit că în mine se petrece o trasformare bruscă, mă schimbasem complet și conduceam avionul cu sălbăticie și încrîncenare... Alcob privea prin parbriz căutînd cu disperare să ghicească, prin furtună, prezența unui obstacol iminent, oricare ar fi fost el, în speranța că mă va putea avertiza înainte de a fi prea tîrziu !... Cu privirea ațintită spre pămîntul care refuza să ne primească, deși îl simțeam atît de aproape, luptam cu înverșunare, decis să nu las să-mi scape această ultimă șansă.

Desigur că ipoteza unei aterizări fără probleme era exclusă. Totuși, acum, în cele din urmă, mi-a fost dat să întrevăd, în dosul cortinei de ceață și zăpadă, o infimă posibilitate... Șansa de „unul la un milion", ce mi se oferea sub forma unui teren pe abia îl ghiceam. Într-asta consta, probabil, explicația schimbării care s-a produs atît de brusc în starea mea de spirit și a efortului meu disperat de a lupta mai departe, pînă la capăt. Eram angajat într-o bătălie ce se apropia de sfîrșit și se putea termina în cîteva clipe, sau chiar într-o fracțiune de secundă ; din care însă, în ciuda tuturor loviturilor primite, aveam sentimentul că voi ieși învingător. E foarte probabil că totul nu era decît o iluzie, o dulce iluzie, și dacă într-adevăr așa stăteau lucrurile, era, fără îndoială, ultima. Cîmpul nostru vizual era atît de redus încît puteam foarte bine să trecem la douăzeci de metri de obiectiv fără să-l zărim.

De geamurile avionului se izbea un torent de zăpadă amestecată cu picături mari de apă ce se spărgeau greoi, cu un răpăit scurt. Nu aveam ștergătoare de parbriz. Și chiar dacă am fi avut, nu ne-ar fi ajutat la nimic. Mă înfiora pur și simplu ideea că în fața noastră, la numai cincizeci de metri se găsea un stîlp, o casă, sau doar un taluz ! Sau poate alte obstacole mai înalte, pe care nu le

puteam distinge şi nici evita. Şi totuşi avionul îşi continua zborul lui nebunesc, practic zgîrîind solul. Monitorul rămînea aproximativ centrat, viteza se menţinea constantă, iar motorul drept continua să lupte pentru noi fără să dea semne de oboseală. Uneori chiar mă întrebam cum de era posibil ca maşina să mai funcţioneze de atîta timp, fără să se poticnească, deşi înghiţea tone şi tone de zăpadă.

„Pista !... Pista !..." — urlă Alcob.

Într-adevăr, pista se întindea chiar în faţa noastră. Am zărit-o amîndoi în acelaşi moment, dar mie nu-mi venea să cred. Strigătul copilotului îmi dovedea însă că nu era un vis, că nu aveam halucinaţii şi că în faţa noastră era ţelul final, pe care-l căutam de atîta amar de timp.

La cincizeci de metri în faţa noastră drumul era barat de un gard de sîrmă ghimpată ; se distingeau stîlpii dispuşi la distanţe egale, iar între ei se vedeau agăţate panouri de tablă, vopsite în diverse culori : în Patagonia acesta era procedeul prin care se delimita perimetrul terenului de aterizare. Dar pista, pista propriu-zisă nu se vedea încă.

Imaginile se succedau prin faţa ochilor, suprapunîndu-se unele peste altele cu o repeziciune de fulger. Erau imagini foarte imprecise, estompate, pe jumătate şterse... Simţeam o dorinţă disperată să văd, să văd ceva cu orice preţ. Făceam uriaşe eforturi de voinţă ca să disting ceva, la o distanţă cît de mică în faţa aparatului. Dar totul era zadarnic : vălul era de nepătruns...

Am aruncat o privire spre monitorul de zbor. Acele începeau să se deplaseze uşor spre stînga. Ceea ce însemna că avionul se abătuse de pe direcţie, spre stînga. Se cerea deci imediat să apăs energic pe pedala dreaptă a palonierului, pentru a contracara forţa care ne trăgea într-o parte, de parcă ar fi vrut să torsioneze fuselajul. De îndată ce reperul vertical a început să se rotească spre dreapta, am

corectat direcţia avionului cu două sau trei grade. Era poate tot ce se mai putea încerca pentru a ghida aparatul de-a lungul ultimilor metri, pe axa de aterizare, sau foarte aproape de acesta. De foarte puţin timp trecuserăm, în zbor razant, peste gardul de sîrmă ghimpată, ajungînd în perimetrul aeroportului. Blestemam în gînd infernalul vînt a cărui forţă o simţeam în spate şi care mă împiedica să duc la capăt cea mai nebunească încercare de aterizare.

Am reuşit să disting o fîşie de pămînt, puţin mai întunecată decît restul terenului, chiar în faţa noastră, orientată spre dreapta, foarte puţin în diagonală în raport cu direcţia noastră de zbor : era, fără îndoială, pista pe care o căutam de atîta timp. Pista San Julian ! O simplă dîră, desenată pe solul arid în mijlocul cîmpului !...

În clipa aceea chiar, am primit cea mai grea lovitură, am trăit cea mai cumplită senzaţie de neputinţă şi disperare. Să ajung pînă aici !... După ce am suferit ca un cîine !... După ce am luptat timp de două ore, fiind în fiecare clipă pe marginea dezastrului... După ce m-am tîrît, agonizînd, cu un singur motor !... Să găsesc acum minuscula pistă, în toiul unei furtuni infernale, ca un ac în carul cu fîn !... Să am pista în faţa mea, exact cum cerea procedura de apropiere... Şi atît de aproape încît să o pot atinge cu mîna !

Şi să nu pot totuşi ateriza !...

Să nu pot ateriza, pentru că un vînt de o violenţă formidabilă, de peste o sută de kilometri pe oră, bătea în momentul acela exact din spate. Terenul fugea pe sub aripi cu o viteză ameţitoare... Dar mai era încă timp. Puteam încă să scot trenul de aterizare, flapsurile, să fac două viraje acrobatice pentru a regăsi pista şi să cobor... Să ne salvăm ! Dar numai dacă vîntul ăsta blestemat ar fi fost mai slab, sau dacă ar fi suflat ceva mai dintr-o parte.

„E imposibil să aterizăm ! Cu vîntul ăsta de coadă !..." am spus. De parcă aş fi cîntărit posibilităţile, argumentele pro şi contra. Şi explicam de ce mă pronunţam „contra". Dădusem de fapt verdictul final, definitiv pe care i-l aduceam la cunoştinţă lui Alcob. Încercarea de a ateriza în aceste condiţii, cu un vînt din spate de peste o sută de kilometri la oră, ar fi însemnat distrugerea iremediabilă a aparatului. Eram la doi metri deasupra terenului de aterizare. Simţeam că aparatul încetase să mai fie un avion : devenise un fel de ghiulea de tun care cobora spre micul aeroport, zgîrîind pămîntul în incinta aeroportului, dar... în afara pistei.

Nu mai vedeam decît foarte vag în faţa noastră, mici fîşii de pămînt noroios, bătut de vînturi şi furtuni. Uriaşa perdea de zăpadă şi ploaie care acoperea totul, părea uneori că se deschide foarte lent, la trecerea noastră, pentru a se închide apoi imediat şi ermetic, lateral şi în spate. Iar pista a dispărut fără urmă.

Alcob stătea liniştit la postul său, lipit de parbriz, supraveghind spaţiul din faţa aparatului în căutarea obstacolelor.

Ştiu foarte bine că nu am plîns, dar îmi amintesc perfect că în acel moment mi-a venit să plîng şi să sparg totul. Pe măsură ce traversam terenul cu viteza unui obuz, şi înainte chiar de a trece peste gardul de sîrmă ghimpată din partea opusă, o disperare de nedescris a pus stăpînire pe mine. Mă simţeam definitiv învins : toate eforturile au fost inutile, am pierdut partida exact în ultimul moment...

Pe măsură ce pista se pierdea în furtună, mîinile şi picioarele slăbeau presiunea asupra comenzilor. La ce bun să mai continui lupta ? Şi atunci am comis marea greşeală... Extenuat fizic şi psihic, datorită falimentului total al strădaniilor mele, am slăbit apăsarea asupra palonieru-

lui... Lupta nu mai avea nici un rost... Găsisem terenul dar nu-l puteam folosi... Deci nu mai era nimic de făcut !

În momentul în care am slăbit presiunea asupra comenzii de direcţie, avionul a pivotat brusc la stînga, apucînd-o la voia întîmplării. Mi-am dat seama, bineînţeles, că şi-a schimbat unghiul. Cu vreo treizeci de grade dintr-o dată. N-am făcut totuşi nici un efort ca să corectez devierea, nici o mişcare. M-am mărginit să menţin aparatul la orizontală, atîta tot. Urmăream de acum ca un simplu spectator capriciile maşinii, fără să mă gîndesc la nimic.

Apoi s-a produs în mine o adevărată explozie.

Am preluat iar comenzile de care depindea supravieţuirea noastră. Îmi venise o idee nebunească : întrevedeam posibilitatea unei noi manevre şi reîncepeam iarăşi lupta. În loc să corectez devierea aparatului am procedat invers, lăsînd avionul să pivoteze încă treizeci de grade spre stînga. Aici voiam să ajung. Am oprit rotirea în plan orizontal, străduindu-mă din răsputeri să stabilizez aparatul pe această nouă direcţie, care era deviată cu şaizeci de grade faţă de axa pistei.

Evident că totul nu a durat decît cîteva clipe, dar cînd am redresat avionul eram de cealaltă parte a gardului de sîrmă ghimpată, în afara limitelor terenului. Adio aeroport !... Sîrma ghimpată, stîlpii şi panourile de tablă vopsită dispărură rapid în spatele acelei implacabile perdele de zăpadă şi ploaie, învălmăşite de un vînt ce bătea cu peste o sută de kilometri la oră.

Noua manevră avea la bază traseul mental al unei alte rute de apropiere. Nu eram sigur că o voi putea realiza pînă la capăt deoarece nu cunoşteam locul şi nu ştiam ce obstacole ar putea exista pe noul drum. Presupuneam că trebuie să continui zborul orbeşte, pe traiectoria aleasă, timp de un minut ; apoi să virez la dreapta încercînd să

regăsesc terenul şi pista spre care aş fi putut coborî venind din sens invers, avînd adică vîntul în faţă. Însemna deci că avionul ar fi trebuit să descrie un fel de buclă pentru a ajunge să se alinieze din nou pe axa pistei... dar de data aceasta, avînd vîntul în faţă puteam ateriza. În timpul acestor teribile clipe, aparatul continua să zboare ca un bolid, drapînd într-o parte, din cauză că ne schimbaserăm poziţia faţă de vîntul care sufla acum într-o anume măsură şi lateral. Stăteam cu mîinile încleştate pe comenzi, şi cînd mi s-a părut că minutul s-a scurs — spun „mi s-a părut" fiindcă vizibilitatea era atît de proastă încît n-am avut curajul să privesc spre cronometru pentru a controla exact — am început noul viraj de procedură către dreapta. Dar exact atunci m-am trezit în faţa celei mai grave şi mai neaşteptate surprzie. Apăsasem puternic pedala dreaptă a palonierului pentru a înclina avionul în aceeaşi parte. Zadarnic însă. Avionul părea că începe să se rotească puţin ; în realitate însă nu făcea decît să derapeze lateral. Atîta tot. Maşina refuza să mă asculte. Era imposibil să virez la dreapta din cauza motorului care funcţiona în continuare la regim maxim, trăgînd din răsputeri exact în sensul contrar al direcţiei pe care voiam să o urmez...

Şi totuşi trebuia să ne întoarcem neapărat spre dreapta, cît mai repede, căci altfel riscam să pierdem iremediabil orice posibilitate de a realiza pînă la capăt manevra pe care o hotărîserăm.

Pe măsură ce avionul refuza să mă asculte măream presiunea pe pedală şi pe eleroane. Eram atît de jos însă, încît pentru a mări înclinarea aparatului am fost obligat mai întîi să urc doi sau trei metri, astfel încît să evit ca vîrful aripii drepte să atingă solul. În sfîrşit, am început să simt o uşoară tendinţă de întoarcere, dar prea înceată pentru a putea intercepta la timp gismentul de 44 grade al radiofa-

rului. Trebuia o înclinare mult mai mare. Trebuia neapărat să execut virajul exact în acel loc și chiar în momentul acela.

Fie ce-o fi !... Am acționat comenzile pînă la limita maximă, sfidînd toate măsurile de securitate și toate legile sacre ale pilotajului. Manșa vibra sub efortul depus asupra eleroanelor. Avionul vibra și el, gata să se răstoarne pe spate în orice clipă ; aripile trepidau cu un ciudat zgomot metalic, amplificat de rafele, tăind aerul sub un unghi de nouăzeci de grade. Manevra atinsese punctul paroxistic al pericolului...

În ciuda condițiilor de vizibilitate foarte redusă zăream totuși, bulgării de pămînt gonind pe sub noi cu o viteză uluitoare, gata să atingă vîrful aripii drepte...

Scepticii și chiar oamenii de meserie poate vor da din cap neîncrezători, citind detaliile acestei disperate manevre. Eu însumi, dacă aș fi fost consultat numai cu o zi în urmă în această privință, aș fi jurat pe orice că era imposibil să realizezi o astfel de manevră, cu un singur motor și atît de aproape de sol, practic fără vizibilitate. Prins ca un șobolan într-o cursă care se strîmta mereu, eram gata să încerc o altă ieșire cînd, în sfîrșit, avionul a început să se înscrie în viraj. Puteam să număr acum gradele acestei întoarceri numai din ochi și chiar mai rapid decît cu ajutorul instrumentelor pe care acum nu le mai priveam decît în fugă și numai atunci cînd voiam să determin poziția în raport cu radiofarul. Pe girodirecțional cifrele continuau să se schimbe, încet dar constant, și am răsuflat ușurat cînd m-am convins că indicațiilor lor coincideau cu ceea ce îmi propusesem. Ajungînd pe direcția dorită, am scos avionul din viraj, stabilizîndu-l în zbor orizontal. Apoi am „picat" puțin astfel încît să ajung cu doi-trei metri mai jos pentru a putea vedea în continuare solul. Re-

cunosc că am beneficiat de o șansă extraordinară : mă fixasem în poziția cea mai favorabilă față de radiofar, care era singurul punct de referință în raport cu terenul, astfel încît aveam dreptul să sper că ne vom reîntîlni cu pista pe direcția căutată. După atîtea nenorociri și incredibile ghinioane încercam, în sfîrșit, această formidabilă satisfacție pe care simțeam nevoia s-o exteriorizez neîntîrziat, atît pentru a-l liniști pe Alcob cît și pentru a mă convinge pe mine însumi că indicațiile instrumentelor de zbor sînt exacte.

„Privește Alcob !... Direcția 0,44, radiocompasurile la zero... Asta înseamnă că ne aflăm pe axa pistei ; în sens invers față de încercarea precedentă, dar, în sfîrșit, cu vîntul în față ! Și adăugai : Dacă vom putea menține direcția asta și dacă vedem pista din timp, sînt sigur că putem ateriza..."

Era evident însă că deși acum ne găseam de cealaltă parte a aeroportului, condițiile atmosferice erau ca la început. Zborul continua, practic, fără vizibilitate, razant cu solul, printr-un torent de fulgi. Furtuna nu se potolise și ne zguduia avionul cu o violență extraordinară. Era o situație total diferită față de cea comunicată de operatorul din turnul de control în ultimul său mesaj. Abia dacă reușeam să distingem ceva la o distanță de o sută de metri. De aceea, de îndată ce ne-am liniștit în privința poziției față de radiofar, i-am dat ordin lui Alcob :

„Nu mai urmări nici un instrument. Te uiți numai înainte și mă anunți imediat dacă vezi gardul de sîrmă ghimpată !...

Încercam o satisfacție formidabilă. Simțeam că-mi recapăt forțele. Avionul nu ajunsese încă pe sol, îmi dădeam foarte bine seama, și nici nu mă socoteam învingător. Dar eram sigur că acum totul nu mai era decît o chestiune de

secunde și că oricum nu mai eram departe de aeroport. Toate instrumentele indicau că motorul continuă să se comporte normal, iar aparatele de navigație mă asigurau că avionul se menține riguros pe noua rută de apropiere. Nu mai încăpea nici o îndoială că dintr-un moment într-altul, aeroportul trebuia să ne apară exact în față. Terminasem toate verificările, eram pe cît de nervos pe atît de mulțumit, și simțeam nevoia să-i spun lui Alcob în această clipă :

„Alcob, cred că sîntem salvați !..."

Și totuși n-am scos nici un cuvînt. Mi-a fost dintr-o dată teamă că sînt victima unei halucinații sau a unui miraj, și că trăiesc un coșmar. Mi-a fost frică să nu trezesc în copilotul meu o speranță vană și că mai tîrziu va trebui să-i spun : „Alcob, m-am înșelat !" Și-apoi eram convins că și copilotul verificase indicațiile compasurilor și gismentele radioelectrice. Făcînd aceste reflecții priveam cu atenția încordată prin parbriz. Cu mîinile încleștate pe comenzi apropiam tot mai mult aparatul de sol păstrînd aceeași orientare. Deodată, prin potopul din fața geamurilor, mi s-a părut că văd, sau mai degrabă că ghicesc, la o distanță greu de apreciat, faimosul gard de sîrmă ghimpată care delimita terenul.

„Terenul !... Terenul !..." strigă și copilotul meu ; și bucuria lui m-a convins că nu eram victima unei iluzii, ci vedeam aievea aeroportul. Printr-un gest Alcob mi-a atras atenția că aveam o ușoară abatere spre dreapta, pe care trebuia să o corectez imediat. Da, ne-am abătut spre dreapta și dacă am fi continuat să menținem aceeași direcție, am fi pierdut din nou posibilitatea de a ateriza. Am executat corectarea devierii prin cîteva viraje scurte și hotărîte restabilind avionul pe direcția corectă.

Pe tabloul de bord, două manete acţionate concomitent, ne aduseră în urechi, odată cu declicurile caracteristice, zumzetul estompat al electromotoarelor şi concertul familiar al diverselor zgomote ce însoţesc întotdeauna scoaterea trenului de aterizare şi coborîrea flapsurilor. Ascultam cu o imensă plăcere şi cu multă bucurie această muzică. Avionul încetase să mai fie o maşină avariată, rătăcind dintr-un loc într-altul, în bătaia vîntului... Era acum un aparat absolut normal care se supunea voinţei mele... Simţeam cu întregul corp frînarea aerodinamică provocată de elementele pe care le acţionasem şi care începeau acum să încetinească în mod considerabil viteza avionului.

Apoi dintr-o dată s-a întîmplat marea nenorocire... catastrofa înspăimîntătoare, inevitabilă... !

Se înţelege că o vedeam, o vedeam foarte bine, în faţă... dar îmi era imposibil să cred că ceea ce aveam înaintea ochilor era ceva real... Degetul lui Alcob era să treacă prin parbriz cînd a sărit de pe scaunul lui urlînd :

„Linia de înaltă tensiune !... linia de... !"

Exact în calea noastră — o linie de înaltă tensiune !... Da, aceasta era sumbra realitate : imaginea era încă neclară din cauza zăpezii şi a ploii ; dar se vedea oricum că o linie de înaltă tensiune bara drumul la o sută de metri mai în faţă.

Şi culmea nenorocirii... Scosesem trenul de aterizare şi flapsurile !... Avionul îşi redusese viteza rapid, exact în momentul cînd aveam cea mai mare nevoie de viteză şi de putere pentru a încerca să trec peste obstacolul mortal.

Eram foarte aproape de gradul de sîrmă ghimpată, sau poate trecuserăm de el... iar linia de înaltă tensiune se înălţa chiar în mijlocul drumului nostru, la marginea aeroportului ! La ce distanţă ? Era imposibil de precizat. Puteau fi optzeci, maximum o sută de metri. Un lucru

era cert : cablurile, judecînd după înălţimea pilonilor, se găseau cam la douăzeci de metri deasupra pămîntului... Poate mai puţin. Apariţia acestui înspăimîntător obstacol a avut asupra mea efectul unui şoc de o extraordinară violenţă. Ultimele speranţe şi toate iluziile dispărură într-o clipă, definitiv. De data aceasta nu mai era nimic de făcut, sosise sfîrşitul, inevitabil.

Era imposibil să mai virez pentru a evita obstacolul. Pentru că nu era un obstacol ca celelalte ! Era o linie de înaltă tensiune ! O linie de înaltă tensiune care se iscase din furtună într-un moment cînd noi abia ne tîram, bîjbîind, spre ţelul nostru !... Era un obstacol infernal.

Să urcăm pentru a trece pe deasupra ?... Era evident prea tîrziu : am zărit prea tîrziu pilonii pentru a mai putea lua înălţime în timp util. Ar fi trebuit să cabrez brusc, să schimb unghiul cu mai bine de patruzeci şi cinci de grade... Ca un singur motor !... Şi exact în momentul cînd pentru scurtarea pantei de coborîre scosesem trenul de aterizare şi flapsurile ! ! ! Nu ! Nu ! De data aceasta totul s-a sfîrşit ! Plasa se strînsese în jurul nostru, eram prinşi într-o cursă din care nu mai exista nici o ieşire. După ce rătăcisem prin lume mai bine de treizeci de ani, mă găseam acum faţă în faţă cu sfîrşitul... Sfîrşitul, scris cu majusculă, ce-mi fusese hărăzit... Va trebui deci să mor peste o clipă, în vîlvătaia unui gigantic foc de artificii ! În centrul geometric al unei formidabile jerbe ce avea să se alcătuiască dintr-un milion de stele arzătoare ! Sfărîmat de acest cablu care transporta moartea şi care va preface în ţăndări bietul nostru avion ! Asta era ! Acum voi cunoaşte această moarte înspăimîntătoare, cumplită, pe care o cunoscuseră atîţia piloţi înaintea mea şi de care mă temusem atîţia ani de zile... Voi muri ca o insectă, ars, fript, volatilizat de cablul de înaltă tensiune !...

Viziunea acestui spectacol dantesc mi-a fost dat s-o trăiesc, aş spune, pînă în cele mai groaznice amănunte, condensată într-o fracţiune de timp, de durata unui fulger. Am simţit un fel de apăsare cumplită, sub a cărui povară se crispa întreaga mea fiinţă ; apoi undeva, în adîncul meu a explodat ceva : s-a produs o răbufnire de furie, s-a dezlănţuit refuzul cel mai îndărătnic de a accepta să pier aşa, la o sută de metri de ţel, după ce străbătusem o distanţă care mi se părea incomensurabilă.

Cu o mişcare bruscă şi continuă, cu o repeziciune care mă surprinsese şi pe mine, am smuls pur şi simplu din poziţia „jos" manetele trenului de aterizare şi pe cele ale flapsurilor, fixîndu-le cu brutalitate în sectorul „sus". Cu aceeaşi violenţă am împins pînă la refuz maneta de gaze.

Manometrul de admisie se opri la limita roşie. Fără nici o ezitare, fără nici un menajament pentru motor, am lăsat acul să urce mai departe, oprindu-l la trei degete de limita de putere maximă. Concomitent cu punerea motorului „în plin", am început să trag de manşă. Efortul pe care-l ceream maşinii era enorm. Ştiam că e prea mult şi că e prea tîrziu : din cauza unghiului de incidenţă prea mare, şi din cauza formidabilului efort la care supuneam motorul. Îmi aminteam bine, chiar foarte bine de ceea ce spunea manualul în legătură cu această manevră. Cartea spunea clar că linia roşie reprezenta limita de rezistenţă mecanică a celor mai importante componente ale motorului. Odată depăşită, evident că forţa creştea considerabil, dar maşina risca să se dezintegreze dintr-o clipă într-alta.

Ştiam că era prea tîrziu, mai ales din pricină că distanţa ce ne despărţea de obstacol era extrem de mică ; dar şi pentru că prin escamotarea trenului de aterizare şi flapsurilor se mai pierdea din înălţime. Crispat, cu nervii în-

cordați peste măsură, încercam să trăiesc la unison cu aparatul, să simt tot ce simțeau angrenajele lui, vibrațiile metalice, zvîcnirile lui lăuntrice și zgomotul motorașelor electrice ultrarapide, ce păreau că se vaită în timp ce ridicau roțile, închideau capacele de plastic și urcau flapsurile.

Era manevra extremă. Manevra imposibilă.

Așteptam !... În cabină, pe tabloul de bord nu-mi mai rămînea nimic de făcut, nimic de corectat... Așteptam !...

O luminiță roșiatică s-a aprins și s-a stins de mai multe ori, pîlpîind pe cadranul care arăta neîndurător pierderea vitezei, simultan cu claxonul sistemului de alarmă. Era preavizul sonor, sfîșietor de trist, pe care-l dădea aparatul de detecție a pericolelor iminente.

Ne găseam la limită inferioară de viteză. Aparatul se susținea din ce în ce mai greu dînd semnalele ce preced pierderea controlului și zdrobirea. La început avionul pierdu din înălțime. L-am simțit coborînd din ce în ce mai mult. Mi-a trebuit un teribil efort de voință — și am scrîșnit din dinți — pentru a rezista tentației de a trage de manșă pentru a cabra. Am rămas nemișcat, crispat pe comenzi, dar fără nici o speranță. În ceea ce mă privea, eram sigur că am făcut tot ce mi-a stat în puteri.

Eram sigur că am reglat totul, atît cît mi-a fost cu putință, și că motorul dădea tot randamentul de care era capabil. Nu-mi rămînea deci altceva de făcut decît să aștept, fără să mai schimb nimic, și fără să mă gîndesc la nimic. Am rămas cîteva clipe înțepenit pe scaun, secătuit.

În acel moment am avut certitudinea că nu mai puteam face nici un efort, nici fizic nici psihic. Am simțit în mine un gol imens. Ajunsesem la capătul puterilor.

După primele simptome de descendență a urmat un fel de timp mort, o deplasare orizontală de tranziție, de parcă

aparatul ar fi avut nevoie să-şi tragă sufletul înainte de a zvîcni în sus, aşa cum i se comanda. Apoi ne-am ridicat ; foarte puţin, dar oricum, ne-am ridicat, în timp ce viteza oscila, din pricina turbulenţei, atingînd limita extremă la care aparatul abia mai putea fi ţinut sub control.

Rafale de vînt zguduiau fără încetare avionul. Viteza de deplasare faţă de sol scăzuse considerabil. Explicaţia era vîntul, acela, pe care-l blestemasem cu numai cinci minute mai înainte, ca pe cel mai înverşunat duşman ! Ei bine... acum începeam să-l binecuvîntez, căci, reducîndu-ne viteza, îmi permitea să măresc apreciabil unghiul de urcare. Era foarte improbabil că voi reuşi, totuşi, să urc suficient şi la timp pentru a evita obstacolul, care din neferice se afla mai sus decît noi. Rafalele de vînt se succedau fără încetare, neobosite. Vîrtejurile de zăpadă şi ploaie continuau să se joace cu aparatul care scrîşnea din toate încheieturile, lăsîndu-se cînd pe o aripă, cînd pe cealaltă.

La un moment dat, însă, între miile de vîrtejuri care ne scuturau aşa cum se scutură pomii de fructe, ameninţîndu-ne cu prăbuşirea, am avut parte de unul cu totul deosebit, iscat cu o forţă extraordinară din iadul în care ne zbăteam. Părea că ne apucase pe dedesubt : ne zguduia îngrozitor dar, în acelaşi timp, ne şi ridica. Acest zdravăn „picior în spate“ pe care ni-l dădea văzduhul, ne-a ajutat, în cele din urmă, să cîştigăm cei cîţiva centimetri ce ne lipseau pentru a ajunge la acelaşi nivel cu obstacolul.

Am zărit şirul de piloni aliniindu-se la aceeaşi înălţime cu noi, dar nu puteam încă distinge cablurile. Aparatul continua zborul cabrat încercînd să smulgă morţii cei cîţiva milimetri care ne mai lipseau... În ultima clipă mi s-a părut că partea din faţă a avionului „trece“ razant, şi m-a apucat o teamă groaznică pentru coadă, care era cu sigu-

ranţă mai coborîtă în acel moment. Cîteva clipe, ce mi s-au părut interminabile, am aşteptat şocul, acolo, în partea fin spate a fuselajului. Eram pregătit pentru lovitura violentă ce avea să zguduie avionul, gata să intervin rapid şi energic, dacă ar fi fost nevoie, pentru a restabili echilibrul aparatului : vom trece totuşi, poate puţin jumuliţi, dar vom trece... eram sigur...

Şi, într-adevăr, nu s-a întîmplat nimic ! Am trecut fără să ne agăţăm de cablu, fără jerbe şi focuri de artificii.

Dar oricît ar părea de incredibil, deşi am depăşit obstacolul, eram departe de a mă socoti învingător.

După ce a trecut de linia de înaltă tensiune, avionul s-a mai înălţat cîţiva metri, din inerţie. Apoi am simţit cum comenzile slăbesc brusc, de parcă toate cablurile care le acţionau ar fi fost tăiate simultan... Luminiţa roşiatică a început să pîlpîie din nou... şi am auzit iarăşi, răsunînd în cabină, ţipătul intermitent al sistemului de alamă sonoră.

Avionul a plutit cîteva clipe, orientîndu-se cînd la dreapta cînd la stînga, de parcă n-ar fi ştiut prea bine încotro să se îndrepte. Mi-am dat seama de situaţie şi am acţionat foarte prudent... Au urmat cîteva salturi şi oscilaţii... apoi senzaţia de prăbuşire.

Pe măsură ce altimetrele coborau, am avut bucuria să simt că încetul cu încetul comenzile îşi recapătă precizia lor obişnuită. Totul revenise la normal. Gardul de sîrmă ghimpată rămăsese mult în urmă... Eram din nou deasupra terenului. La dreapta, abia vizibilă, prin eterna perdea de ploaie şi zăpadă, se întrezărea o fîşie ceva mai întunecată decît restul decorului şi care nu putea fi decît pista rudimentară, de pămînt bătătorit, de care aveam atîta nevoie.

Abaterea longitudinală spre dreapta se datora ultimei accelerări, care ne îndepărtase, cu vreo douăzeci de metri

de la direcţia de zbor ; căreia i se mai adăuga şi devierea provocată de pierderea controlului în timp ce ne aflam de cealaltă parte a liniei de înaltă tensiune.

Trebuia să operez corecţiile cît mai rapid, să revin pe axa pistei, să micşorez înălţimea, dar, mai ales, să nu uit să scot trenul de aterizare şi flapsurile. Riscam în modul cel mai stupid să nu pot ateriza corect şi să distrug aparatul numai pentru că roţile aveau nevoie de un anume timp, care acum ni se părea o eternitate, ca să iasă complet şi să se zăvorască în această poziţie.

O înclinare hotărîtă a aripii drepte spre pămînt, însoţită — concomitent — de apăsarea corespunzătoare a palonierului, apoi aceeaşi manevră, inversă, pentru a reveni la timp pe direcţie.

Eram, în sfîrşit, pe pistă, în zbor razant, menţinînd aparatul cu înverşunare la un metru deasupra solului, şi aşteptînd cu o nerăbdare explicabilă obişnuitul zgomot pe care-l face ieşirea trenului de aterizare, căruia îi urma imediat aprinderea beculeţelor verzi, pe tabloul de bord atestînd blocarea corectă a celor trei roţi.

Funcţionarea sistemului de scoatere a trenului de aterizare mi se părea îngrozitor de lungă acum. Şi lumina verde — certitudinea — întîrzia cu încăpăţînare să se aprindă ! În acest timp nu aveam altă soluţie decît să menţin avionul exact pe axa pistei, foarte aproape de sol, aşteptînd. Am trăit clipe interminabile de tensiune şi spaimă. Ca şi cum n-aş fi pătimit destul în timpul acestui zbor ! Aveam să pierd acum totul, înfundîndu-mă cu avionul în noroi, numai pentru că trenul de aterizare nu se bloca. Ieşisem încă o dată victorios ; şi totuşi eram înfrînt, după ce trecusem pirn atîtea primejdii ?

„A ieșit trenul !"... Becurile verzi s-au aprins..." — îmi strigă Alcob. Dar nu-mi venea să cred. Am verificat personal : roțile coborîseră în poziție verticală și ansamblul sistemului continua operațiunea de blocare a diferitelor elemente. Deci totul era gata pentru aterizare. Abia am avut timp să reduc maneta de gaze a motorului drept, că am și simțit contactul cu solul, foarte ușor, cu o viteză substanțial mai mică, tocmai datorită vîntului de față, care sufla cu o viteză nemaipomenită, frînînd înaintarea aparatului.

În fața avionului pista se distingea vag, și nu aveam nici cea mai mică idee de lungimea ei, de distanța pe care am fi putut rula. Din fericire, tot datorită vîntului infernal, care acum ne ajuta, și căruia i se adăuga și rezistența opusă de solul moale, avionul se opri rapid, fără să mai fiu obligat să acționez frînele.

Epopeea noastră se încheia acolo pe pista noroioasă ; avionul se oprise, în sfîrșit se afla pe pămînt și... întreg !

„Se pare că nu ne-a fost dat mă murim astăzi !..." Apăsasem pe butonul microfonului și am rostit aceste cuvinte stupide, adresîndu-mă operatorului din turnul de control. De cînd îi cerusem să nu ne mai pună întrebări, acum vorbeam cu el pentru prima oară.

Răspunsul pe care l-am primit m-a uluit ; și în același timp mi-a dat putința să evaluez dimensiunile reale ale evenimentului pe care îl trăisem :

„Lima Victor Hotel India India !... Comunicați poziția !..."

Ceea ce spun e riguros exact : operatorul nu văzuse și nu auzise nimic, nici apropierea, nici aterizarea ; și nici acum nu vedea avionul !

E, poate, greu de crezut, dar succesul nostru a fost întîmpinat numai cu această frază, rostită cu nervozitate în

microfonul aparatului de radio. Nu m-am îmbrățișat cu Alcob. De fapt am tăcut amîndoi. Îmi amintesc că am rămas pe gînduri, nemișcat, în scaun, timp de cîteva clipe și că abia mai tîrziu am aruncat o privire spre dreapta, spre motorul care continua să funcționeze nepăsător la relanti. Încet, ca și cum ar fi fost vorba de un ritual, am redus complet maneta de gaze și am tăiat contactul. Elicea s-a mai învîrtit de cîteva ori în gol, apoi zgomotul motorului a încetat. Se mai auzea doar șuieratul sinistru al vîntului. De parbriz se spărgeau, fără întrerupere, rafale de zăpadă și ploaie. Din cînd în cînd răbzătea în cabină un zgomot surd, greu de definit, după care întregul aparat se zguduia de parcă pămîntul s-ar fi cutremurat sub roți : erau ultimele tentative zadarnice ale elementelor dezlănțuite de a smulge aparatul de pe pămîntul de care acum era solid ancorat.



Aventura noastră nu s-a terminat însă, iar amănuntele care urmează vor oferi o imagine mai completă a muncii unui pilot de pe un avion de „afaceri".

Cum era absolut cu neputință să ducem aparatul pînă la locul de parcare, rulînd cu un singur motor, și mai ales din pricină că una din roți se afundase în noroi pînă la osie, am hotărît, împreună cu Alcob, să demontăm capota motorului stîng ca să-l reparăm. Dar, abia am deschis puțin portiera aparatului că o gigantică pală de vînt înghețat, cărînd cu violență zăpadă și picături de ploaie, ne-a făcut leoarcă, din cap pînă-n picioare. Zgribuliți de frig ne pregăteam să coborîm treptele, cînd am auzit zgomotul unui automobil care se chinuia să-și croiască drum spre

noi... Şi prin uraganul de apă şi zăpadă am văzut venind spre avion, un „R-6" strălucitor, ce părea ca scos din cutie.

Micul vehicul lupta cu brio împotriva vîntului şi a noroiului, derapînd, cînd într-o parte cînd într-alta, dar înainta foarte ferm spre noi. Era operatorul din turnul de control care ne întîmpina cu o deosebită amabilitate, oferindu-se să ne ducă pînă la clădirea aeroportului. Încercarea de a repune motorul stîng în funcţiune a fost deci amînată pentru mai tîrziu, iar noi am acceptat invitaţia. Bălăcindu-ne în noroi pînă la glezne, am străbătut ţopăind cei trei sau patru metri cîţi erau pînă la „Renault". Am ajuns la maşină, inutil să mai spunem, uzi din creştet pînă în tălpi.

Turnul de control rămăsese aceeaşi bătrînă baracă, înjghebată din scînduri şi tablă ondulată, pe care o cunoscuseră cu foarte mulţi ani înainte predecesorii noştri şi compatrioţii mei de la „Aeropostale".

Am intrat tăcuţi, cu un amestec de curiozitate, respect şi veneraţie, de parcă ar fi fost vorba de un muzeu, sau mai degrabă de un sanctuar. Nume pe care nu îndrăznesc să le citez (şi care au dus faima aviaţiei noastre) îmi veneau în minte. Mirosul de lemn vechi pe care îl respiram, îmi evoca eroii lecturilor şi ai visurilor mele din adolescenţă.

Un mic birou, dulapuri de o parte şi de alta, prin ale căror uşi cu geamuri se vedeau teancuri de hîrtii, o masă mare la mijloc... o bătrînă, foarte bătrînă masă, care-şi expunea cu mîndrie urmele adînci ale unor multiple utilizări, încrustate în lemn de-a lungul multor ani de trudă...

Într-un colţ al încăperii atenţia mi-a fost atrasă de o uriaşă sobă cilindrică în care focul duduia îmbietor ; alături de ea un scaun. Puţin mai departe, printr-o uşă întredeschisă, se vedea sala de control propriu-zisă, în care

se îngrămădeau enorme aparate electronice, vechi de cincizeci de ani.

Cu o amabilitate de neuitat, operatorul ne-a oferit scaunul său, invitîndu-ne să ne uscăm hainele lîngă godin ; lucru pe care, evident, l-am acceptat cu cea mai mare plăcere.

Apoi noul nostru prieten ne-a oferit tradiționalul „mate“ patagonez. Zic patagonez pentru că aici această băutură se consumă altfel decît în restul ţării. Într-adevăr, în sudul Argentinei, ceaiul de mate îndeplineşte o dublă funcţie : căci în afară de faptul că este foarte apreciat pentru savoarea sa și pentru că este un ajutor extrem de preţios în lungile nopţi de veghe sau în zilele de iarnă întunecoase și foarte monotone, el mai are şi un alt rol, nu mai puţin însemnat : îţi încălzeşte mîinile. Acum, pentru mine, acest mate de San Julian avea o savoare deosebită, poate și pentru că datorită lui, așa cum se întîmplă de obicei, se lega o nouă prietenie.

Trecuse mult timp de cînd n-am mai băut mate în Patagonia și m-am simţit parcă mai tînăr. Am avut pentru o clipă senzaţia că retrăiesc un moment din trecut, de acum douăzeci și doi de ani, cînd pilotam bătrînele bimotoare construite din placaj ale vechii linii aeriene Rio Gallegos — Rio Grande — Ushuia. Dar, după un sfert de oră petrecut în baracă, lipit de sobă și povestindu-i operatorului peripeţiile, am simţit că nu mai pot ; şi eram absolut sigur că nici Alcob nu mai putea suporta această confortabilă pasivitate, în timp ce avionul nostru zăcea părăsit în noroi, pe pistă.

„Ce părere ai Alcob ? Ce-ar fi dacă am încerca să reparăm motorul ?“

Alcob nu zicea niciodată nu. Era gata oricînd, la orice oră, pentru orice fel de treabă, indiferent în ce condiţii

şi pe orice vreme. Era primul meu copilot, din cei douăzeci pe care-i avusesem înaintea lui, care nu avea niciodată obiecţii. Abia i-am pus întrebarea şi s-a şi ridicat, gata să renunţe la ambianţa aceea plăcută şi să se reîntoarcă la aparat. Înainte de a pleca a trebuit să ducem o adevărată luptă cu operatorul care insista să ne transporte cu maşina lui ; l-am refuzat categoric. Era cu neputinţă să acceptăm ca bietul băiat să-şi nenorocească Renault-ul, cumpărat, după propria-i mărturisire, chiar în aceeaşi zi şi, mai mult ca sigur, cu mari sacrificii.

Furtuna bîntuia cu aceeaşi violenţă. Înaintam bălăcindu-ne în noroi deşi ne străduiam, pe cît era cu putinţă, să nu ne murdărim şi să ocolim porţiunile cele mai înglodate.

Sarcina ce ne aştepta nu era dintre cele mai uşoare, iar noi ştiam destul de clar cam ce probleme aveam de rezolvat. Era necesar, în primul rînd, să demontăm cele două jumătăţi ale capotei motorului stîng, ca să vedem ce s-a petrecut în interior. Pe urmă, dacă stătea în puterea noastră să-i găsim leacul, trebuia să-l punem în funcţiune. Pentru a putea smulge aparatul din noroi şi pentru a-l duce la locul de parcare era absolut necesar ca cele două motoare să funcţioneze simultan. Demontarea celor două jumătăţi ale capotei, construite din fibre de sticlă sudate cu răşini, a fost totdeauna o operaţiune delicată, chiar şi în condiţii normale, mai ales din pricina dimensiunilor şi a greutăţii lor, dar şi pentru că odată demontate erau relativ fragile. Acum însă... pe ploaie şi pe acest vînt infernal dificultăţile şi riscurile se înmulţeau enorm. Am reuşit, totuşi, să demontăm cele două părţi ale capotei fără să stricăm nimic, după o luptă aprigă cu uraganul care voia să ni le smulgă din mîini. După ce le-am demontat le-am transportat cu mare greutate şi infinite precauţii

pe marginea pistei, unde le-am ancorat cu bolovani de piatră ca să nu le ia vîntul.

Ceea ce am găsit sub capotă ne-a surprins mai ales prin volum : am dat peste un enorm bloc de gheaţă, de vreo douăzeci de kilograme... Am degajat cu conştiinciozitate prizele de aer şi am uscat apoi canalul principal, pentru că şi acolo se adunase o mare cantitate de apă şi zăpadă. Au urmat apoi încercările de a repune motorul în funcţiune : sistemul de admisie fusese deblocat şi, teoretic, ar fi trebuit să pornească. Ne-am izbit însă de o inexplicabilă problemă, la care nici nu ne-am fi aşteptat : magnetoul sistemului de pornire nu voia că funcţioneze. După repetate încercări de a porni motorul rotind palele elicei cu mîinile, ne-am dat bătuţi. Eram extenuaţi. Aşa că ne-am reîntors iar la magnetoul pe care l-am demontat, l-am reparat şi l-am pus la loc, abia după patruzeci de minute.

Alcob şi cu mine nu mai simţeam nici rafalele de zăpadă, nici apa care ne udase pînă la piele şi eram total indiferenţi faţă de petele de ulei care ni se întindeau pe haine. Ne susţinea şi ne impulsiona o adevărată febră interioară. Trebuia, cu orice preţ, să repunem motorul în funcţiune şi simţeam că ne va fi cu neputinţă să ne odihnim, o clipă măcar, înainte de a vedea treaba dusă la bun sfîrşit. Cît timp ar mai fi fost necesar ? Îmi era imposibil să apreciez cu exactitate. Pentru mine, ca şi pentru Alcob, orele, minutele, secundele, ploaia, ninsoarea, vîntul, noroiul, nimic nu mai conta.

Munceam fără răgaz. De o oră ?... de două ?... Au trecut, poate, trei ore de efort cînd, cu o satisfacţie de nedescris am auzit pornind... un singur cilindru. Din şase ! Am continuat, bineînţeles, să stăruim. După alte patruzeci şi cinci de minute bune de răbdare, motorul a început să

funcţioneze cu doi cilindri... Apoi cu trei... Aproape imediat li s-a adăugat şi al patrulea... Pe urmă, toate şase. Gata, motorul nostru mergea ca înainte, de parcă nimic nu s-ar fi întîmplat. Pentru amîndoi a fost un moment de adevărat delir, cel mai formidabil moment al zilei !

„Que lindo sentirlo andar otra vez !...“ — îmi spusese Alcob. Era exact ceea ce gîndeam şi eu : „că e foarte plăcut să auzi motorul mergînd ca înainte“.



Rulajul la sol, pentru a ajunge în zona de parcare, a fost o altă aventură penibilă. Roţile se afundau în pămîntul moale, săpînd dîre adînci ; aparatul derapa îngrozitor. Trebuia sporită puterea motoarelor, ceea ce provoca însă o mare presiune asupra amortizoarelor ; în plus elicele vînturau noroiul şi pietrişul proiectîndu-l peste tot, în fuselaj şi în botul avionului.

Cînd am virat spre dreapta către pista de rulare a fost un alt calvar. Vîntul, care sufla cu o sută zece kilometri la oră, complica extrem de mult manevra. Am străbătut o sută de metri printr-o adevărată mlaştină, cu ambele motoare accelerate la puterea de decolare şi derapînd cînd într-o parte cînd într-alta. În cele din urmă însă am ajuns în dreptunghiul de pămînt bătătorit, de lîngă turnul de control. Şi iată că după ce am oprit aparatul, am avut de constatat pagube destul de însemnate : cîteva pale de elicelor fuseseră ciobite de pietre şi aveau crestături adînci. Pe fuselaj, în partea din faţă, se vedeau urmele pietrelor, iar în unele locuri chiar spărturi destul de mari în învelişul de aluminiu...

Mai tîrziu, în aceeaşi după-amiază, am trăit o întîmplare mai degrabă ciudată, în aparenţă fără nici o însemnătate, dar care mi-a rămas foarte bine întipărită în memorie.

Eram în biroul turnului de control, unde ne-am întors ca să mai bem un rînd de „mate" şi să ne uscăm hainele.

Stăteam deci lîngă soba aceea formidabilă şi operatorul ne-a pus cea mai banală dintre întrebări :

„Alţi luat masa ?"

Îmi amintesc că am tresărit cînd am auzit întrebarea, şi am văzut cum a tresărit şi Alcob, în timp ce amîndoi, în aceeaşi clipă, cu mişcări perfect sincronizate, ne-am privit ceasurile cu cea mai profundă uimire. Cred că amîndoi, exact în aceeaşi clipă, am fost smulşi dintr-un soi de letargie şi puşi faţă în faţă cu realitatea ca să constatăm în ce mod incredibil ni se alterase capacitatea de a percepe „factorul timp".

Aici pe pămînt, toate mecanismele care măsurau orele, minutele şi secundele şi-au continuat mersul nepăsătoare ; pentru noi însă, acolo sus, lucrurile au stat cu totul altfel.

Orele, minutele, secundele, împreună cu indicatoarele şi angrenajele lor interne au rămas blocate înlăuntrul nostru, începînd din clipa cînd elicea stîngă a încetat să se mai învîrtească. Iar acum a fost de ajuns o singură întrebare, cea mai simplă şi mai logică dintre întrebări, ca să fim readuşi brusc la ora pămîntului şi să se pună iarăşi în mişcare ceasornicele propriilor noastre fiinţe.

*

*   *

San Julian este un mic sat cocoţat pe coasta Atlanticului, izolat şi pierdut pe cel mai dezolant ţărm, înghesuit între

imensitatea impresionantă a oceanului şi pustiul patagonez. Turiştii nu ajung pînă aici şi de hoteluri nici nu poate fi vorba. Ne-am petrecut noaptea într-un fel de pensiune. Cea mai bună din sat, unde am fost primiţi cu o extremă amabilitate care compensa din plin lipsa de confort. Proprietarul pensiunii ne-a condus printr-un labirint de coridoare pînă am ajuns într-o cameră imensă cu patru paturi, unde femeile de serviciu erau în plină activitate. Toată lumea voia să ne simţim cît mai bine. Ni s-a adus un lighean, un ulcior cu apă de băut ; s-au instalat două sobe cu petrol. Sobiţele fumegau şi scoteau un miros foarte neplăcut, dar oricum dădeau un pic de căldură aşa că ne puteam usca îmbrăcămintea. A trebuit să facem faţă unui asalt de amabilităţi : „Aveţi destule pături ?... Vreţi un alt prosop ?... Nu-i aşa că vă trebuie un săpun ?... În sertarul mesei aveţi lumînări, dacă se întrerupe cumva curentul electric..." Alcob şi cu mine răspundeam mai mult monosilabic, sau cu vorbe puţine pe care le-am fi dorit politicoase, dar buzele noastre le rosteau monocord, cu apatie şi indiferenţă : „Da... Nu... Mulţumim... Buenos noches !..."

Patul care scîrţîia şi mirosul pătrunzător de petrol nu m-au lăsat să dorm prea mult în noaptea aceea rece de la San Julian. O mulţime de gînduri mi se învălmăşeau prin minte. Mă gîndeam, de pildă, la cohorta de piloţi de toate naţionalităţile care şi-au pierdut viaţa împreună cu pasagerii lor în împrejurări identice cu cele prin care am trecut noi.

Mă gîndeam, de asemenea, la numeroşii piloţi, tineri şi bătrîni, experimentaţi sau începători, care s-ar nimeri cîndva într-o situaţie asemănătoare cu a noastră. Şi atunci

s-a născut această idee, această nevoie imperioasă de a face cunoscută, pînă în cele mai mici amănunte, tragedia din care am ieşit literalmente sfîrşit, fără nici o glorie, şi fără să-mi dau seama prea bine dacă într-adevăr coşmarul s-a terminat.



Cinstit vorbind, trebuie să recunosc că am beneficiat de o seamă de factori favorabili extrem de importanţi care au condus la incredibilul deznodămînt al situaţiei noastre.

În primul rînd trebuie să aduc un omagiu extraordinarei prezenţe de spirit şi calmului fără pereche de care a dat dovadă copilotul meu, Pedro Alcob. Fără el, acest zbor ar fi fost imposibil. Recunosc, în ceea ce mă priveşte, că m-au simţit în cîteva rînduri învins de slăbiciune şi i-am şi spus lui Alcob, cel puţin de trei ori, că nu mai avem nici o şansă de scăpare. În faţa cumplitelor lovituri pe care le-am primit, Alcob nu şi-a pierdut niciodată cumpătul. Şi-a continuat munca normal, de parcă ar fi fost vorba de un zbor de antrenament ; ghicindu-mi intenţiile, anticipîndu-mi dispoziţiile fără să facă nici cea mai mică obiecţie şi fără să-mi reproşeze ceva. Datorită lui mi-am putut menţine sau chiar redobîndi echilibrul moral.

„Muchas gracias Alcob !" — Îţi mulţumesc Alcob !

Trebuie să recunosc, de asemenea, că succesul ultimei faze care a precedat aterizarea, adică zborul ultrarazant, practic fără vizibilitate, a fost rezultatul direct al celor învăţate în anii de activitate ca pilot în prima escadrilă de vînătoare a Franţei, din timpul războiului antifascist, ani în cursul cărora am fost pus în situaţia de a executa manevre extrem de dure şi pretenţioase...

*
* *

De mai multe ori, în timpul altor călătorii în extremul sud al Argentinei am ieșit din ruta mea normală, pe vreme bună, cedînd atracției irezistibile și nevoii de a vedea ceea ce nu văzusem atunci din micul aeroport de la San Julian. O dată, tot împreună cu Alcob, am descris două cercuri complete în jurul terenului, fără să aterizăm : pur și simplu pentru a analiza încă o dată poziția pistei în raport cu satul ; și tot nu am putut înțelege. Cu o reală stupoare am constatat că pista se afla implantată chiar în sat și că multe case ajungeau pînă la marginea terenului. Cum a fost oare cu putință ca în timpul acelei disperate manevre de apropiere să nu fi zărit nici măcar o singură clădire ? Și mă întrebam : cui se datora salvarea noastră ? Unei șanse ?... Norocului ?... Providenței ?...

Au trecut de atunci săptămîni, luni... și pe măsură ce timpul se scurgea, viața își relua cursul ei obișnuit. Continuam să zbor ca mai înainte, de la nord la sud, de la est la vest, în Bolivia, Chile, Brazilia, Columbia, Peru, Mexic ș.a.m.d. Iar în timpul călătoriilor am trecut prin multe alte furtuni. Dintre ele, cea mai ieșită din comun a fost cea pe care Alcob o numise „furtuna de la Santa Rosa“, datorită localității din apropiere. Era noapte și spectacolul ni se părea în același timp grandios și înspăimîntător. Avionul nostru trecea printr-un nemaipomenit infern. Ploua torențial și, sub loviturile uriașelor picături de apă, cabina răsuna ca o tobă. Fulgerele nu mai conteneau în jurul nostru ; scîntei și jerbe luminoase se lipeau de geamuri, se încolăceau pe aripi și în jurul elicelor. Am zburat mai bine de o jumătate de oră printre trăsnete și fulgere, iar unicul pasager, reprezentantul general al fir-

mei noastre, a stat tot timpul pur şi simplu împietrit în scaun...

Am mai trecut printr-o formidabilă furtună la Rio de Janeiro. Turnul de control nu ne-a permis să aterizăm din pricina unui avion cu reacţie străin, care era pierdut undeva la mare înălţime şi nu cunoştea procedura de apropiere instrumentală pentru Rio de Janeiro. Am aşteptat atunci vreo patruzeci de minute ; apoi cînd am văzut că începe să se întunece, că timpul se face tot mai rău şi că riscăm să rămînem fără benzină, am cerut autorizaţia de aterizare... Atunci, printre avioanele de linie s-a produs o debandadă de nedescris. Probabil că în faţa noii situaţii au optat pentru formula : „scapă cine poate" ; ne intersectam traseul de zbor la acelaşi plafon, fără să le pese de nimic, fără nici o precauţie, sfidînd cele mai elemantare prescripţii ale regulamentului.

Am mai înfruntat multe alte furtuni în Amazonia, în sudul Columbiei, în Guatemala... Ciudat însă, de fiecare dată, indiferent de latitudinea sau de distanţele la care ne aflam, San Julian îmi revenea în memorie cu o forţă extraordinară. Căci San Julian rămăsese pentru mine „ultima furtună" !... De aceea îmi şi îngădui să spun, chiar şi celor care nu sînt piloţi :

Dacă, într-o bună zi, vi se va părea că viaţa se aseamănă cu un zbor lung şi dificil, îngreunat de numeroase furtuni...

Dacă, într-o bună zi, totul se năruie în jurul vostru şi vi se va părea că furtuna nimiceşte totul şi că totul este definitiv, iremediabil pierdut !...

Dacă dezastrele vă copleşesc... Nu abandonaţi lupta !... Nu vă lăsaţi doborîţi ; şi mai ales nu vă tîrîţi !... Încercaţi să rămîneţi drepţi şi demni !...

Dacă vi se întîmplă să vă clătinaţi, sau chiar să cădeţi... încercaţi să vă ridicaţi din nou ; ori de cîte ori va fi

nevoie ; şi căutaţi să vă păstraţi dîrzenia pînă în ultimul moment !...

Dacă veţi ajunge la absoluta certitudine că vă aflaţi în faţa ultimei furtuni, ei bine !... dăruiţi atunci tot ce aveţi mai bun în fiinţa voastră... Fără să cereţi şi fără să aşteptaţi nimic în schimb !...

Ca să aflaţi astfel că există şi că a rămas, încă, în voi, în toiul uraganului, ceva mult mai puternic decît cea mai dezlănţuită furtună !...

Lei 6

„La 22 iulie 1971, în extremul sud al Argentinei, o furtună de zăpadă de o extraordinară violență se dezlănțuie cu furie asupra unei vaste întinderi din Patagonia, acoperind în întregime Țara de Foc și evoluînd spre nord pînă la masivul Trelew. Din cauza furtunii, avionul pierde orice contact radio cu rețeaua aeronautică argentiniană. Pierde de asemenea posibilitatea de orientare radioelectrică și își continuă zborul în aceste condiții, fără vizibilitate și fără nici un reper de navigație. (...)

Această experiență extraordinară este absolut adevărată, pînă în cele mai mici amănunte."

EDITURA MERIDIANE